

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
RAPPORTS FINANCIERS
DE LA
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS
ET DE L'ÉTAT FRANÇAIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 2 avril 1908, à 1 heure

PAR

André COUV RAT-DESVERGNES

Président : M. BERTHÉLEMY, professeur.

*Suffragants : { MM. ALGLAVE, professeur.
JACQUELIN, professeur.*

PARIS
LIBRAIRIE DES FACULTES
A. MICHALON
26. Rue Monsieur-le-Prince. 26

—
1908

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.**

UNIVERSITE DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES

RAPPORTS FINANCIERS

DE LA

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS
ET DE L'ÉTAT FRANÇAIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le jeudi 2 avril 1908, à 1 heure

PAR

André COUV RAT-DESVERGNES

Président : M. BERTHÉLEMY, professeur.

*Suffragants : { MM. ALGLAVE, professeur.
JACQUELIN, professeur.*



PARIS

LIBRAIRIE DES FACULTES

A. MICHALON

36, Rue Monsieur-le-Prince, 36

—
1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

PRÉAMBULE

Lorsque l'on considère l'histoire de la constitution des chemins de fer en France, on est obligé d'arriver tout de suite à l'année 1838 pour voir le Gouvernement se préoccuper du nouveau mode de transport. Jusque-là il s'en désintéresse totalement ; on ne peut noter que quelques concessions, le plus souvent à perpétuité, de lignes sans intérêt général, accordées sans vues d'ensemble sur la demande de sociétés intéressées. Il faut l'initiative de la Compagnie de Saint-Étienne à Lyon, pour ouvrir les yeux du Gouvernement et le pousser à présenter lui-même des projets de lignes. C'est ainsi que le 15 février 1838 il dépose sur le bureau de la Chambre un projet concernant quatre chemins de fer et notamment celui de Paris à Orléans par Étampes (M. U. 18 février).

Nous voyons dès lors naître une des questions qui ont soulevé de vives polémiques chaque fois que le gouvernement a été amené à en parler devant les

Chambres : la construction des voies ferrées incomberait-elle à l'État ou à des sociétés particulières ? ou aux deux concurremment ? Nous voyons soutenir les deux hypothèses par le Gouvernement et par la Commission de la Chambre dont Arago était rapporteur.

Mais lorsque l'on en vint à discuter du mode d'exploitation la plus vive opposition fut faite au projet du Gouvernement. En effet celui-ci s'était décidé pour la concession temporaire à des compagnies privées en imposant certaines conditions pour assurer la prompte exécution des travaux et la bonne exploitation de la ligne.

Au cours de la discussion de la Chambre, M. de Lamartine dit, après avoir sommé le Gouvernement d'entreprendre et de livrer de suite quelques grandes lignes : « Les Compagnies, êtres égoïstes, ne termineraient jamais ces lignes qui ne pouvaient être fructueuses pour elles.

« Le Gouvernement ne pouvait abdiquer son rôle et inféoder l'avenir de la viabilité de France à une puissance d'intérêt individuel. Comment faire ensuite les modifications de tarif, les améliorations, les perfectionnements ? avant dix ans les compagnies seraient maîtresses des Chambres et du Gouvernement ; elles auraient en main un personnel et des intérêts plus forts que ceux de l'État, elles auraient un monopole écrasant, seraient maîtresses des élections et le

bénéfice des actionnaires serait substitué au bénéfice social.

L'histoire des compagnies était celle de nos désastres, de nos ruines, de nos catastrophes industrielles et commerciales. Pouvait-on mettre un instant en balance des associations temporaires fondées sur le désir d'un lucre incertain et l'Etat en qui se résumait toute la nation ? leur responsabilité pécuniaire pouvait-elle se comparer avec la responsabilité incessante, morale et politique du Gouvernement ? Le rôle des individus était de faire ce qui était borné, passager, celui de l'Etat de faire ce qui était impérissable ».

Il est intéressant de remarquer que, dès cette grande discussion et même dès l'origine de la question des chemins de fer, les opinions, qui soulèvent encore aujourd'hui les controverses passionnées au sujet du meilleur mode de construction et d'exploitation, ont trouvé des partisans ardents, convaincus et éloquents. Notons au passage, et non sans scepticisme, les raisons qu'invoquait Lamartine en faveur de l'Etat industriel et en particulier la supériorité qu'il attribue à la responsabilité toute morale, c'est-à-dire à l'absence de responsabilité effective du Gouvernement, pour hâter la construction et assurer une meilleure exploitation alors que, selon lui, la responsabilité pécuniaire des compagnies y eût été impuissante.

Dès le début, on le voit, les passions sont vives contre l'industrie privée. Néanmoins l'Etat persévéra dans la conduite qu'il s'était assignée ; de 1838 à 1852 nous assistons au morcellement du réseau entre de nombreuses compagnies. Ce système, qui permettait à l'État de ne pas se laisser dominer par des compagnies particulières trop puissantes, avait de graves inconvénients. Les petites compagnies ne purent supporter le contre-coup de la Révolution de 1848 ; déjà plusieurs périlaitaient depuis la crise économique de 1846. Aussi assistons-nous à partir de 1852 à la concentration du réseau national entre les mains de puissantes sociétés et lorsqu'intervinrent les conventions de 1857, l'État avait en face de lui six grandes compagnies.

Jusque-là aucun plan d'ensemble n'avait bien limité, sauf en ce qui concernait la construction des voies ferrées, les rapports financiers de l'État et des compagnies. Le mode de concours, la garantie d'intérêt, le partage des bénéfices revêtaient des formes aussi diverses que nombreuses étaient les compagnies concessionnaires.

Après les conventions de 1857 ces rapports s'accusent davantage ; après les contrats de 1859 ces liens financiers sont nettement définis au triple point de vue de la construction des voies neuves, de la garantie d'intérêt, du partage des bénéfices. Des conventions de détail intervinrent en 1863 et 1868

mais sans modifier l'économie du système de 1859.

Cependant l'État revint encore aux errements primitifs des concessions morcelées à de nombreuses compagnies et c'est ainsi qu'en 1875 on avait les compagnies secondaires de la Vendée, des Charentes, de Clermont-Tulle, etc... L'État racheta les concessions de ces diverses compagnies qui étaient près de la faillite et ainsi fut constitué le noyau primitif du réseau de l'État.

Mais en 1878, dans un rapport au Président de la République, M. de Freycinet, alors ministre des Travaux publics, insistait sur la nécessité de développer les travaux publics et proposait de doter la France de tout un nouveau réseau de chemins de fer et de canaux. Il s'agissait de 9000 kilomètres de voies nouvelles dont la plupart avaient à peine fait l'objet d'une étude sommaire. L'État se réservait sur le mode d'exploitation.

Pour faire face aux frais de construction de ce nouveau réseau voté en 1878, M. Léon Say, ministre des Finances, imagina le 3 0 0 remboursable automatiquement. La vive impulsion donnée aux travaux publics ne tarda pas à faire sentir ses conséquences ; le gouvernement, voyant le crédit en baisse, vint faire appel à celui des compagnies. Il en résulta les conventions Raynal approuvées en novembre 1883, qui règlent à nouveau les rapports financiers de l'État et des compagnies. Il est bon de remarquer que de

1878 à 1883 des négociations furent entamées avec la Compagnie d'Orléans mais n'aboutirent pas devant les Chambres ; la situation faite à l'État par ces conventions non votées était meilleure que celle qui résulte du contrat de 1883. Mais à cette époque les conditions avaient changé ; l'État avait besoin du crédit de la compagnie alors qu'en 1878 on voulait la racheter.

Il serait intéressant d'étudier les rapports financiers de l'État avec toutes les compagnies de chemins de fer ; mais le champ ouvert à nos investigations serait trop vaste et dépasserait de beaucoup les limites assignées à ce modeste ouvrage ; nous nous bornerons donc simplement à parler de la Compagnie de Paris à Orléans.

Nous diviserons notre travail en trois parties.

Nous consacrerons la première à l'histoire des rapports financiers de l'État et de l'Orléans de l'origine à nos jours. Dans une seconde partie nous étudierons l'application des conventions actuellement en vigueur (1), les difficultés qu'elles ont soulevées dans la pratique.

En dernier lieu nous aurons à apprécier le régime institué par ces conventions et à en faire ressortir les résultats.

1. Conventions des 28 juin 1883, 30 septembre 1893.

PREMIÈRE PARTIE

Des principales clauses qui ont régi la constitution du réseau d'Orléans et des conventions successives qui ont établi ses rapports financiers avec l'État.

I. — DE L'ORIGINE A 1852.

Concession de chemin de fer de Paris-Orléans. — Le 26 mai 1838 le ministre déposait un projet de concession du chemin de fer de Paris à Orléans à MM. Casimir Lecomte et C^{ie} (M. U. 27 mai).

La durée de la concession était fixée à soixante-dix ans. A dater de la promulgation de la loi et pendant vingt-cinq ans l'État s'engageait à n'autoriser aucune autre ligne de Paris à Orléans ou aux points intermédiaires desservis par la Compagnie. La Compagnie ne pouvait émettre d'actions ou de promesses d'action avant de s'être constituée en société anonyme dûment autorisée. Les tarifs comportaient deux classes de voyageurs et trois de marchandises.

Par une prévoyance bien remarquable, on impo-

sait à cette société d'acheter du terrain pour établir quatre voies au départ de Paris jusqu'à un point à déterminer par l'administration.

En cas de rachat, l'indemnité due serait basée sur le produit net des sept dernières années, sauf les deux plus mauvaises, augmenté du tiers si le rachat se faisait dans les quinze premières années où ce droit était ouvert pour l'État, du quart pour la période suivante de quinze ans, du cinquième pour les suivantes.

Sur la demande de la Commission de la Chambre, la Compagnie s'engageait à construire des embranchements sur Corbeil, Pithiviers et Arpajon.

La Compagnie était investie du droit d'expropriation en ce qui concernait l'achat de terrains, mais exécutait les travaux sans subvention ni garantie.

La loi portant concession fut promulguée le 7 juillet 1838.

Les statuts de la Compagnie sont approuvés le 7 août (B. L. 1838, 2^e sem., 587, p. 56).

Pendant la durée des travaux M. Lecomte et le conseil d'administration étaient tenus d'avoir une quantité d'actions inaliénables représentant une valeur nominale de 1 million.

Ainsi donc, au début, la Compagnie n'est tenue vis-à-vis de l'État d'aucun lien financier ; cette situation ne dura pas longtemps. En effet, la rentrée sur les seconds termes n'ayant pu se faire, la société, à

bout de ressources, fit appel au concours de l'État.

En juin 1839, le Gouvernement déposa un projet de loi par lequel les engagements de la Compagnie étaient limités à la section de Paris à Juvisy et à l'embranchement de Corbeil. Si une loi, à la session suivante, ne donnait pas le concours jugé nécessaire pour achever la ligne concédée, la Compagnie était dispensée de continuer les travaux au-delà de Juvisy, relevée de la déchéance et rentrait en possession de son cautionnement. L'État pourrait racheter la section construite en payant les dépenses réellement effectuées. Ce projet fut adopté, sauf en ce qui concernait le concours futur de l'État ; mais au cours d'une vive discussion la Chambre remit en question la construction et l'exploitation des chemins de fer par l'État. La loi fut promulguée le 1^{er} août 1839.

Les cahiers des charges ne distinguaient pas entre les dispositions purement législatives et celles qui étaient du domaine de l'administration. Le Gouvernement présenta et le Parlement vota une loi de principe, rendue exécutoire le 9 août 1839, qui autorisait le ministre à approuver les modifications aux tracés, (rayon de courbure, pentes, dispositions techniques principales) et aux tarifs.

Ce ne furent que des palliatifs demeurés sans effet, et il était nécessaire que l'État reprît l'affaire ou subventionnât l'entreprise.

Garantie d'intérêts accordée à la Compagnie de

Paris à Orléans. — Le Président du Conseil des ministres, M. Thiers, était partisan de la construction par l'État ; cette solution ne fut pas retenue à cause du coût trop élevé de l'affaire ; il restait donc à déterminer le mode de concours de l'État.

Contrairement au Gouvernement et aux travaux de la Commission extraparlamentaire de 1838, la Commission de la Chambre jugea moins onéreux pour le Trésor et plus juste d'accorder une garantie d'intérêt. Cela avait l'avantage de mieux adapter le secours aux besoins, de garantir l'achèvement de la ligne et d'attirer les capitaux en leur assurant un intérêt modique et un amortissement rapide. Ce système fut adopté après un très vif débat.

Le taux garanti était 3 0/0, on y ajoutait 1 0/0 pour l'amortissement. Le capital garanti était celui de premier établissement y compris l'intérêt à 4 0/0 pendant la durée de la construction mais jusqu'à concurrence du fonds social limité à 40 millions.

La Compagnie compterait aux dépenses d'exploitation les intérêts des emprunts qu'elle contracterait en cas d'insuffisance du fonds social. La garantie constituait une avance remboursable sur les produits nets excédant 4 0/0 réservés aux actionnaires (1).

1, La loi du 17 juillet 1840 portait que l'amortissement se ferait en 46 ans ; conformément à l'avis du Conseil d'État, un décret ultérieur l'autorisa à le répartir sur la durée de sa concession portée à 99 ans (*Décret du 26 mars 1852*).

La durée de la concession était portée à 99 ans.

Un règlement d'administration publique devait déterminer les formes dans lesquelles la Compagnie justifierait :

1° Du montant des capitaux employés à l'entreprise; 2° de ses frais annuels d'entretien; 3° de ses recettes.

La loi fut promulguée le 15 juillet 1840 (B. L. 2^e sem. 1840, n° 763, p. 235).

Une ordonnance du 31 janvier 1841 approuva les statuts modifiés de la Compagnie d'Orléans reconstituée au capital de 40 millions.

Nous voyons ainsi la garantie d'intérêt établir le premier lien financier entre l'État et la Compagnie d'Orléans. Cela sauva cette société et lui permit d'ouvrir sa ligne jusqu'à Orléans, le 5 mai 1843. On vit là un encouragement à persévérer dans cette voie de l'association de l'État et de l'industrie privée.

Désormais le Gouvernement entrera de plus en plus dans cette voie et nous voyons la loi de 1842 créer un nouveau lien financier avec les compagnies au point de vue de la construction de leurs lignes.

Loi de 1842. — Le Gouvernement présenta en 1842 une loi fort importante dont la plupart des dispositions sont encore en vigueur aujourd'hui, tant elles avaient été sagement conçues. Ce projet portait d'abord classement d'un certain nombre de lignes maîtresses partant de Paris et se dirigeant vers les

diverses frontières de la France. Nous y relevons, en ce qui concerne notre sujet, les lignes de Paris à Nantes et de Paris à Bordeaux.

Ce projet consacrait le principe de l'exécution des lignes par le concours de l'industrie privée et de l'État, aidé des subventions des départements et des communes intéressées.

L'État prenait à sa charge l'infrastructure des lignes (acquisitions de terrains, terrassements, ouvrages d'art). Les départements et les communes intéressés devaient payer les $\frac{2}{3}$ de la valeur des terrains (1). L'État avait la faculté de se libérer de sa contribution par une indemnité pécuniaire fixée à forfait.

Le ministre donnait provisoirement les lignes à bail à des compagnies particulières. Une loi venait ratifier la durée et les conditions de ce bail.

Les compagnies étaient chargées des travaux de superstructure et de la fourniture des approvisionnements et du matériel roulant. Elles seraient indemnisées de la valeur de la voie et du matériel en fin de concession par la compagnie qui leur succéderait.

Cette loi légèrement amendée par le Parlement fut promulguée le 11 juin 1842.

La garantie d'intérêt, en 1840, avait créé un premier lien financier entre l'État et la Compagnie d'Or-

1. Cette disposition n'a pas été appliquée aux lignes principales et a même été abrogée en 1845. Elle a été reprise depuis pour l'exécution du plan Freycinet.

léans, la loi du 11 juin 1842 en ajoute un second au point de vue de la construction des lignes neuves.

Cette loi donna de bons résultats; les travaux bien dotés furent poussés avec vigueur, malheureusement l'État morcela les concessions : cela eut l'avantage de ne pas créer des sociétés financières trop puissantes, qui auraient pu dominer l'État, mais il en résulta ce grave inconvénient que, outre l'entrave portée au commerce, les compagnies ne furent pas assez fortes pour supporter les crises qui suivirent la Révolution de 1848.

Contrôle financier. — Les liens financiers établis entre l'État et l'industrie privée, l'association intime formée entre ces deux puissances, emportaient pour l'État le droit de contrôler les opérations des compagnies concessionnaires. L'ordonnance du 20 octobre 1843 organise ce contrôle (B. L. 2^e sem. n^o 1057, p. 747 et 754).

La comptabilité des compagnies était soumise à la vérification des inspecteurs généraux des finances ; une commission de sept membres était nommée pour vérifier les comptes annuels des recettes et des dépenses.

Un commissaire était attaché à chaque compagnie avec mission de surveiller sa gestion financière ; il avait droit de se faire représenter toutes les écritures, de vérifier la caisse, d'assister aux assemblées générales des actionnaires. C'est là l'embryon du régime

actuel du contrôle, que nous exposerons plus loin.

Concessions de diverses lignes; type général de ces concessions. — De 1842 à 1857 nous assistons à la concession de diverses lignes à des sociétés particulières qui par leur fusion en 1852, 1855 et 1857 constitueront les principaux linéaments du réseau actuel d'Orléans. Toutes ces concessions se font sur à peu près les mêmes bases; voici résumé le mode normal des chartes constitutives de ces compagnies: nous y verrons apparaître les derniers liens financiers qui peuvent unir l'État à ces industries: le partage des bénéfices et le droit de rachat de la concession par l'État.

La concession n'a pas lieu en général de gré à gré, mais le plus souvent par voie d'adjudication, le rabais portant sur la durée du bail. Pour certaines lignes l'État se réserve le droit de partage des bénéfices au-dessus de 6 ou 8 0/0 dans la proportion de 1/2. Nous ne voyons guère accorder la garantie d'intérêt que pour les chemins du Grand Central. Enfin si l'État construit l'infrastructure des lignes, le plus souvent il se libère de son obligation par le versement d'une indemnité forfaitaire. Quelques lignes sont cependant construites sans garanties ni subventions aux frais et risques du preneur.

L'État se réserve en dernier lieu le droit de racheter la concession, après une certaine période de durée du bail. L'indemnité de rachat est basée sur le

produit net moyen des sept dernières années, déduction faite des deux plus mauvaises, sans qu'elle puisse être inférieure ni au produit net de la dernière année, ni à un certain pourcentage du capital social.

Les majorations de l'indemnité d'une certaine quotité suivant la période où le rachat s'opère, ne sont plus insérées dans les contrats à raison du paiement du matériel et des approvisionnements, indemnité qui se retrouve à nouveau dans l'annuité de rachat.

Entre Tours et Orléans et Paris toutes les compagnies seraient traitées également pour la taxe de passage de leurs wagons et de leurs marchandises.

C'est sur ces bases qu'a lieu l'adjudication de la ligne de Tours à Bordeaux le 24 octobre 1844 (B. L. 2^e sem. 44, n° 1147, p. 670). Les lignes du centre furent adjugées, sur un bail analogue, le 26 juillet 1844 (B. L. 2^e sem. 44, n° 1119, p. 145).

En date du 27 novembre 1845 nous relevons l'adjudication de la concession de la ligne de Tours à Nantes (B. L. 2^e sem. 1845, n° 1259, p. 1094). A noter de particulier dans ce cas que la compagnie devait rembourser à l'État la valeur des terrains par lui acquis.

Le 21 juin 1846 fut voté le projet de loi autorisant le Gouvernement à construire la ligne de Châteauroux à Limoges par Argenton et la Souterraine.

Loi de 1846 sur les cautionnements. — Pour éviter une crise qui commençait à se faire sentir, le Gou-

vernement fit en 1846 voter une loi aux termes de laquelle le remboursement des cautionnements se ferait par dixième au fur et à mesure que la compagnie justifierait d'une dépense double.

Loi du 9 août 1847. — Il fallut constater que les évaluations de dépenses avaient été faites trop optimistes : on se trouvait au-dessous de la réalité. En effet on les estimait à 300.000 francs le kilomètre et la ligne d'Orléans à Vierzon en coûtait 500.000 francs. On vota des crédits supplémentaires le 9 août 1847.

Projet de rachat général de mai 1848. — Survint la Révolution de 1848 et l'installation du gouvernement provisoire. Celui-ci, dès le mois de mai, déposa un projet d'expropriation générale des chemins de fer, et ce, pour des motifs d'ordre surtout politique. Entre temps les lignes de Paris à Orléans et du Centre avaient été mises sous séquestre le 4 avril 1848 (B. L. 1^{er} sem., 2^e partie, n° 24, p. 224).

Le gouvernement de Cavaignac retira le projet d'expropriation ; le séquestre fut levé dès la disparition du gouvernement provisoire et l'on se décida à revenir au système de l'exploitation par l'industrie privée avec concours de l'Etat. On tend aussi à proroger les délais de concession.

Modifications portées à certaines concessions. — Le 7 août 1850 fut votée une loi par laquelle était portée à cinquante ans la durée du bail des Compagnies d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes. Cette

dernière compagnie était dispensée de rembourser la valeur de ses terrains ; le taux de revenu avant partage était ramené à 60 0, certains avantages étaient faits aux transports des militaires et de la poste.

Chemin de fer de ceinture de Paris. — Un décret du 10 décembre 1851 concède sur un mode analogue le chemin de fer de ceinture de Paris. Cependant la durée de concession était de quatre-vingt-dix-neuf ans ; l'exploitation se faisait par un syndicat composé des compagnies de Rouen (Ouest), Orléans, Strasbourg (Est), du Nord et de Lyon à partir de 1852.

Fusion des Compagnies de Paris à Orléans, d'Orléans à Bordeaux, de Tours à Nantes, du Centre. — Sous l'Empire, les concessions se feront désormais par décret (1), les clauses financières seront seules soumises au Corps législatif. Une nouvelle tendance se fait sentir, et que le Gouvernement favorisera, c'est la fusion des Compagnies.

Des négociations s'étaient engagées entre les Compagnies de Paris à Orléans, du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes pour la fusion de leurs réseaux. Le Gouvernement qui vit là à la fois un moyen de venir en aide à ces Compagnies, de faciliter l'uniformité, la régularité et la

1. Par une loi du 27 juillet 1870 la déclaration d'utilité publique et la concession se font désormais par voie législative sauf pour les embranchements de moins de 20 kilomètres qui peuvent être autorisés par décret.

vitesse des communications, et d'assurer en compensation l'exploitation de lignes pour lesquelles il craignait de ne pas trouver d'adjudicataire, favorisa les négociations qui aboutirent et furent sanctionnées par le décret du 27 mars 1852, contenant les stipulations financières suivantes : La durée de la concession est portée à quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du 1^{er} janvier 1852. La Compagnie nouvelle accepte la concession de trois lignes dans le Centre(1) et de celle de Poitiers à la Rochelle et Rochefort.

Pour les trois premières la Compagnie versait une somme de 16 millions et l'État s'engageait à exécuter et à livrer l'infrastructure.

Pour la ligne de la Rochelle l'engagement de la Compagnie était subordonné à un concours des localités pour 4 millions ; les voies et moyens furent assurés par des lois du 4, 7 et 10 juin 1853.

A dater du 1^{er} janvier 1852 il était fourni par l'État une garantie d'intérêt de 4 0/0 pendant 50 années.

L'État se réservait sur les anciennes bases le droit de rachat, ce droit ne pouvait s'appliquer qu'à la totalité du réseau.

Ce droit ne prenait naissance que quinze ans après la mise en exploitation des sections nouvellement concédées.

La Compagnie renonçant à son droit de faire ma-

1. Châteauroux à Limoges ; Bec-d'Allier à Clermont ; Saint-Germain-des-Fossés à Roanne.

jorer d'une part variable le revenu moyen des sept dernières années en cas de rachat, l'État faisait abandon de son droit de participation aux bénéfices. Il fut interdit à cette Compagnie de conclure tout traité de fusion ou d'alliance avec les Compagnies de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille, en vue d'éviter la constitution de compagnies trop étendues et trop puissantes.

Grand Central. — Il faut signaler ici la constitution du réseau du Grand Central, qui ne devait pas tarder à être absorbé par les Compagnies de Paris à Orléans et de Paris à Lyon. Il comprenait deux grandes lignes dirigées vers le centre de la France : l'une de Clermont à Montauban avec embranchement vers le bassin houiller de l'Aveyron, l'autre de Limoges à Agen par Périgueux et une grande ligne transversale de Bordeaux à Lyon. La concession en fut faite par décret du 21 avril 1853, partie définitivement, partie éventuellement.

Mais en 1855 une nouvelle convention intervint pour la concession définitive de la totalité du réseau, moyennant une subvention de 78 millions.

Une garantie d'intérêt de 4 0/0 pendant cinquante ans était accordée sur le capital de tout le réseau diminuée de la subvention (1). Enfin on ajoutait à ce

1. Les dépenses engagées étant de 80 millions et celles restant à faire étant de 210 millions, le capital jouissant de la garantie d'intérêt était de 290 m. 78, soit 212 millions.

réseau la concession ferme d'un embranchement destiné à relier Rodez à la ligne du Lot à Marcillac et la concession éventuelle de quatre embranchements destinés à desservir Cahors, Tulle, Bergerac et Villeneuve-sur-Lot.

De plus, la cession par la Compagnie d'Orléans de la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont était régularisée (Décret du 7 avril 1855). (Loi du 2 mai). Un peu plus tard la Compagnie de Montluçon à Moulins céda sa ligne au Grand Central. (Décret approbatif du 19 déc. 1855.)

Notons aussi la concession faite par décret du 17 août 1853 à la Compagnie d'Orléans des lignes de Nantes à Saint-Nazaire et de Tours au Mans ; elle est remarquable en ce sens qu'elle est faite sans subvention ni garantie d'intérêt, aux risques et périls du preneur.

Une autre concession à citer est celle de la ligne de Nantes à Châteaulin avec embranchement sur Napoléon ville. La dépense s'élevait à 62 millions, l'État accordait une subvention forfaitaire de 25 millions (l'exécution de l'infrastructure l'aurait conduit à une dépense de 36 millions), il s'engageait à la verser en douze annuités par paiements semestriels sans intérêt. Par la même convention, la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne restait à la charge de la Compagnie, moyennant une indemnité forfaitaire de 19 millions payables en douze termes au fur

et à mesure de l'avancement des travaux. (Loi du 2 mai 1855.)

Mais le Grand Central, enserré entre les Compagnies de Paris à Lyon, de Lyon à la Méditerranée, de Paris à Orléans, sans accès direct sur Paris n'était pas né viable.

Constitué pour doter de chemins de fer des régions qui jusqu'alors en avaient été privées, soit à cause des difficultés naturelles que le relief du sol présentait, soit à cause de leur pauvreté, il avait à lutter contre des obstacles à peu près insurmontables. Les dépenses de construction avaient dépassé de beaucoup les prévisions et en 1857 il était à bout de ressources.

Pour assurer la continuation de son œuvre il conclut un traité pour le partage de son réseau entre les Compagnies de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Convention de 1857. — Une convention du 1^{er} avril 1857, entre le ministre et les compagnies contractantes approuvait ces traités. Elle fut ratifiée elle-même par un décret du 19 juin de la même année (B. L. 1857, n° 522).

Le ministre profitait de cette convention pour assurer la construction et l'exploitation d'un certain nombre de lignes demandées depuis longtemps, et pour lesquelles il jugeait plus prudent de les rattacher à des réseaux existants que de tenter comme on le

demanda dans la discussion à la Chambre de les céder à des compagnies particulières qui, tributaires des réseaux voisins, n'auraient pu vivre, l'expérience du Grand Central était là pour le prouver.

Les clauses financières de la convention furent soumises au Corps législatif et approuvées par une loi sanctionnée le 19 juin 1857 (B. L. n° 522, 11^e série).

Le décret approbatif des traités relatifs au Grand Central ratifiait aussi un traité intervenu le 18 juin 1855 pour la reprise par la Compagnie d'Orléans de la ligne de Paris à Orsay qui était également aux prises avec les plus graves difficultés.

Enfin un décret du 1^{er} août 1857 approuvait une convention passée par le ministre des Travaux publics pour la concession par moitié à la Compagnie d'Orléans du chemin de jonction des gares de cette compagnie et de celle du Midi à Bordeaux.

Ces divers traités et conventions ont constitué les grandes lignes et les limites du réseau d'Orléans. Il n'est donc pas inutile d'en examiner les stipulations avec quelques détails.

Par le traité du 11 août 1857 la Compagnie d'Orléans était substituée à tous les droits de celle du Grand Central dans les concessions définitives des lignes de Limoges à Agen, Coutras à Périgueux, Périgueux au Lot, Lot à Montauban avec embranchement sur Rodez, Arvant par Aurillac à la ligne de Périgueux au Lot, Montluçon à Moulins ; dans les con-

cessions éventuelles et engagements relatifs aux embranchements sur Cahors, Tulle, Villeneuve-sur-Lot et Bergerac, et dans la possession des usines, forges et ateliers de la régie d'Aubin.

Toutes les charges des emprunts contractés par la Compagnie du Grand Central étaient partagées entre les trois compagnies concessionnaires dans la proportion où elles se répartissaient les lignes cédées.

Pour sa part la Compagnie d'Orléans prenait à sa charge :

1° Les 44.200 obligations représentant le prix de la régie d'Aubin ;

2° 66 0/0 du surplus des obligations émises.

La subvention de 78 millions accordée par l'Etat au Grand Central revenait pour 72 millions à la Compagnie d'Orléans.

Enfin pour prix de la cession il était alloué au Grand Central deux obligations, un tiers par action libérée, soit pour 224.000 actions, 522.666 obligations qui devaient être du type de celles déjà émises par les compagnies cessionnaires (500 fr. 3 0/0).

Par le traité du 18 juin 1855 la Compagnie de Paris à Sceaux et à Orsay cédait à la Compagnie d'Orléans tous ses droits dans les concessions qui avaient constitué son réseau, avec toutes les obligations et charges y attachées. La cession était faite moyennant la remise de 5.000 obligations de la Compagnie d'Orléans (500 fr. 3 0/0).

La compagnie cessionnaire avait le droit de se servir du système du matériel articulé de M. Arnoux et prenait l'engagement de le maintenir en exploitation pendant cinq ans au moins (1).

Stipulations financières. — La convention du 11 avril 1857 entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie d'Orléans comporte des stipulations d'ordre financier et impose à la Compagnie, en compensation des avantages devant résulter pour elle des fusions approuvées, diverses obligations.

Les garanties d'intérêt accordées à l'Orléans par les décrets du 27 mars 1852, 17 août 1853, 20 juin 1855, et celles accordées à la Compagnie d'Orsay étaient confondues ; elles ne devaient entrer en jeu que dans le cas où l'ensemble des produits nets du réseau serait inférieur à l'ensemble des sommes garanties aux deux compagnies.

Les délais accordés pour l'exécution des lignes du Grand Central étaient allongés pour certaines d'entre elles (2).

1. En fait ce matériel est resté en service jusqu'aux contrats de 1883, c'est seulement en vertu de la convention de 1883 que la Compagnie a transformé la ligne de Sceaux et Limours, de façon à permettre l'emploi du matériel ordinaire. Cette ligne a été prolongée dans Paris jusqu'au carrefour de Médicis.

2. Pour la ligne de Coutras à Périgueux jusqu'au 1^{er} août 1857, pour celle de Montauban au Lot jusqu'au 1^{er} octobre 1858, pour celle de Limoges à Agen, de Périgueux au Lot

L'importation des rails, faite par application du décret du 27 février 1856, ne devait donner lieu à répétition de la part du Trésor qu'en cas d'inobservation de ces nouveaux délais (1).

Les subventions attribuées au Grand Central, les sommes dues par l'État à l'Orléans à titre de subvention ou de marché à forfait étaient converties en obligations négociables de l'État de 500 francs à 5 0/0 amortissables en trente ans par voie de tirage au sort.

Le capital auquel s'appliquait la garantie d'intérêt stipulée au profit du Grand Central les 2 février et 6 avril 1855 était fixé pour les parties cédées à l'Orléans au maximum de 177 millions ; était main-

et de l'embranchement par Rodez jusqu'au 1^{er} juillet 1860. Pour celle d'Arvant au Lot le délai primitif expirait en 1861.

1. Ce décret assez curieux disposait que, provisoirement et jusqu'à nouvel ordre, l'importation des rails étrangers pourrait être autorisée moyennant paiement d'un droit d'entrée de 6 francs par 100 kilogrammes non compris le double décime:

1° Si dans un intérêt public il était reconnu nécessaire de procéder d'urgence au renouvellement des voies d'un chemin de fer ou si une compagnie s'engageait à poser une seconde voie non prévue au cahier des charges ;

2° Si dans l'intérêt du commerce une compagnie s'engageait à devancer l'époque fixée pour l'ouverture d'une ligne ou section de ligne, ou si l'ouverture, dans le délai prescrit, se trouvait compromise par des retards dans les fournitures de rails.

tenu au profit de l'Etat le partage des bénéfices au-dessus de 80/0 sur ces parties du Grand Central.

Enfin le terme de la concession était fixé définitivement au 31 décembre 1956 pour l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif ou éventuel.

La compagnie s'engageait à contribuer à la moitié de la dépense de son raccordement avec la Compagnie du Midi, à verser en huit annuités au Trésor, à compter du 15 janvier 1858, une somme de 8 millions pour les chemins des Pyrénées et autres travaux d'utilité publique.

La convention maintenait enfin :

1° La garantie d'intérêt à 40/0 pendant cinquante ans à dater du 1^{er} janvier 1852 sur un capital maximum de 150 millions (art. 12 de la convention annexée au décret du 27 mars 1852).

2° La garantie à 30/0 pendant cinquante ans à dater du 10 juin 1853 sur un capital maximum de 4.200.000 fr. pour le chemin d'Orsay (art. 4 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853).

3° La subvention de 25 millions fixée par la loi du 2 mai 1855 pour exécuter la ligne de Nantes à Châteaulin avec embranchement sur Napoléonville (1).

4° Le marché à forfait passé au sujet de l'embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne.

(1) Sauf transformation de cette subvention en obligations trentenaires.

5° Le partage des bénéfices sur le chemin d'Orsay au delà de 8 0/0.

L'État devait être remboursé de ses avances à titre de garantie, avec intérêt à 4 0/0, sur les bénéfices nets excédant les intérêts garantis, dans quelque année que cet excédent se produise, et avant tout prélèvement du dividende au profit de la compagnie. Pour l'application de cette clause on devait considérer séparément l'ensemble du réseau primitif de la Compagnie d'Orléans et de la Compagnie d'Orsay, et l'ensemble des sections du Grand Central rétro-cédées. Pour les lignes auxquelles était applicable la garantie d'intérêt, ou celles qui devaient donner lieu au partage des bénéfices, les comptes d'établissement devaient être clos cinq ans après la date fixée pour leur ouverture.

Toutefois, par décret délibéré en Conseil d'État la compagnie pouvait être autorisée, postérieurement à cette date, à ajouter au dit compte des dépenses relatives aux travaux ayant ce caractère de premier établissement, mais elle n'aura droit à prélever sur les produits nets que les charges réelles de ces dépenses.

Un règlement d'administration publique devait déterminer pour ce qui concerne la garantie d'intérêt, les formes suivant lesquelles la compagnie aurait à justifier, sous le contrôle de l'administration supérieure : 1° des frais de construction; 2° des frais an-

nuels d'entretien et d'exploitation ; 3° des recettes.

Le même règlement devait déterminer les dispositions réglant le droit de partage au delà de 8 0/0 du capital effectivement dépensé pour les lignes soumises à ce partage. Les forges, mines et ateliers d'Aubin n'étaient pas considérés comme une dépendance de chemin de fer.

En compensation des avantages que la Convention nouvelle assurait à la compagnie, le ministre lui concédait, sans garantie d'intérêts ni subvention, les lignes de Paris à Tours par Châteaudun et Vendôme, de Nantes à Napoléon-Vendée, de Bourges à Montluçon, de Toulouse à un point de la ligne de Montauban au Lot, avec embranchement sur Albi.

La compagnie s'engageait à les exécuter dans un délai de huit ans, à ses frais, risques et périls.

Il lui concédait éventuellement et sous réserve d'une déclaration d'utilité publique ultérieure, les lignes de Tours à Vierzon, d'Orléans vers Montargis, de Montluçon à Limoges par Guéret, de Poitiers à Limoges, d'Angers à Niort, de Limoges à Brive. La Compagnie s'engageait à exécuter ces chemins de fer à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit ans à partir de la date du décret portant concession définitive.

Comme on pouvait supposer que ces lignes ne seraient pas très productives, tant qu'elles ne seraient pas ouvertes sur toute leur longueur, la Compagnie

était autorisée à porter à son compte d'établissement les excédents des charges des emprunts émis pour la construction de chacune d'elles sur le produit net des sections en exploitation jusqu'à l'achèvement de la ligne entière.

La même imputation était autorisée pour les sections du Grand Central rétrocédées à la Compagnie d'Orléans et jusqu'à une date pouvant excéder de deux ans celle fixée pour l'achèvement de l'ensemble de ces sections.

Enfin l'État ne pouvait user de son droit de rachat que sur la totalité des lignes concédées ou rétrocédées et après un délai de quinze ans à partir de l'origine de la concession, fixée conventionnellement au 1^{er} janvier 1858.

A cette convention était annexé un nouveau cahier des charges qui, à part quelques modifications successives de détail, continue à régler encore aujourd'hui les obligations de la compagnie.

Cette convention en étendant le réseau de la Compagnie d'Orléans, en le rendant homogène, en le débarrassant de la concurrence future du Grand Central, en maintenant les garanties d'intérêt précédemment accordées, en prolongeant de plusieurs années la durée de la concession pour une bonne partie de ses lignes (1), donnait à cette compagnie de sérieux

1. Pour le réseau primitif cette concession qui, aux termes du décret du 27 mars 1852, devait expirer le 31 décem-

avantages. Mais elle lui imposait, par la concession de nouvelles lignes destinées à rester longtemps improductives, de fort lourdes charges et on n'allait pas tarder à s'en apercevoir.

On remarquera de plus combien était compliquée l'application des règles relatives à la garantie d'intérêt et au partage des bénéfices.

Si la discussion des stipulations financières de la convention n'eut pas, devant le Corps législatif, l'ampleur de celles qui s'étaient produites devant les Chambres du régime précédent, si elle ne donna pas lieu aux mêmes controverses ardentes sur le meilleur régime à adopter pour les chemins de fer, il se trouva cependant, même dans cette assemblée, des députés pour signaler, tout en approuvant la concentration des voies ferrées, le danger de pousser à l'excès ce système et de créer des monopoles trop puissants.

Le gouvernement répondit que le seul moyen de construire les nouvelles lignes concédées était de les rattacher à des réseaux existants dont les plus-values antérieures pussent compenser leurs insuffisances. Il ajouta, ce qui était exact, qu'il était suffisamment armé par les clauses mêmes de la convention et du cahier des charges pour parer aux dangers du monopole.

bre 1950, est prolongée de six ans. Mais elle est réduite de huit ans pour les lignes venant du Grand Central.

II. — CONVENTIONS DE 1859.

La nouvelle convention passée avec l'Orléans aurait sans doute permis à la compagnie, malgré les nouvelles charges qu'elle lui imposait, de faire face à ses engagements. Malheureusement dès la fin de 1857 une crise financière se produisit, s'étendit à tous les pays et détermina une crise commerciale dont les compagnies subirent le contre-coup ; leur crédit fut profondément atteint.

Après les espérances qu'avait fait naître la prospérité de l'industrie des chemins de fer depuis 1852, le public, encore mal habitué à voir succéder à périodes régulières des années de dépression commerciale à des séries d'années de grande et profitable activité, crut que les compagnies avaient contracté des engagements qu'elles ne pouvaient tenir et, malgré l'élévation des dividendes distribués (1), que la dépréciation de leurs titres, aussi bien des actions que des obligations, serait sans limite. Il est vrai que la convention avait stipulé la faculté d'imputer au compte d'établissement pendant un délai qui, pour la Compagnie d'Orléans, pouvait dépasser de deux ans la date fixée pour l'achèvement des lignes nouvelle-

1. Dividende de la Compagnie d'Orléans : 1857, 90 francs par action de 500 francs ; 1858, 87 francs.

ment concédées ou rétrocédées, les insuffisances de ces lignes.

Les bénéfices des lignes anciennes leur profitaient exclusivement et les actionnaires étaient en droit d'espérer que leurs dividendes ne diminueraient pas pendant tout ce délai. Mais on pouvait se demander si ces bénéfices ne seraient pas ensuite absorbés par les déficits que l'on redoutait de chemins de fer desservant des régions pauvres. C'était là l'inconnu et cet aléa ne contribuait pas peu à augmenter la méfiance.

Ne pouvant plus faire appel au crédit public les compagnies se retournèrent vers l'État et demandèrent la révision de leurs contrats.

Fallait-il rejeter leur demande et s'en tenir aux termes stricts des conventions qui venaient à peine d'être signées? Légalement on le pouvait, mais c'était condamner les compagnies à la ruine, compromettre l'œuvre entreprise, porter un grave préjudice aux porteurs de leurs titres qui s'étaient répartis entre un très grand nombre de mains, et dont la plus grosse part était possédée par de petits rentiers.

L'effondrement de ces valeurs devait avoir une répercussion très fâcheuse sur le marché et amener même la dépréciation de la rente.

D'un autre côté on ne pouvait songer à racheter car ce droit n'était pas né pour l'État. Devait-on mettre les chemins de fer sous séquestre? Outre que

cette mesure, nécessairement transitoire, ne résolvait pas la question, l'État en assumant la direction provisoire de l'exploitation de tous les réseaux prenait une fort lourde charge qui pouvait être onéreuse pour le budget et la première conséquence d'une telle décision devait être d'imposer au commerce des embarras de longue durée par suite des lenteurs, des hésitations, de la confusion qui résulteraient du changement des administrateurs dirigeants.

Fallait-il prononcer la déchéance des compagnies comme le demandèrent certains députés lors de la discussion des conventions de 1859 au Corps législatif? Cela paraissait difficile; les compagnies avaient rendu trop de services au pays pour qu'on les rendit responsables d'un cas de force majeure qui les avait empêchées de remplir leurs engagements, et pour qu'on ruinât leurs actionnaires qui s'étaient associés à l'État dans l'exécution d'une œuvre d'intérêt public.

Si l'on rétrocédait ces concessions à des compagnies nouvelles, et on ne pouvait l'éviter en cas de déchéance puisqu'on ne voulait pas de l'exploitation par l'État, on allait à l'inconnu, on risquait de ne pas avoir affaire à des sociétés sérieuses, en tous cas de n'en pas trouver de plus capables et de plus honorables que les compagnies existantes, et il était à peu près certain que ces nouvelles compagnies feraient des conditions plus onéreuses à l'État, que les

bases sur lesquelles il serait possible de s'entendre avec celles qui détenaient les réseaux.

On se décida donc à venir en aide aux compagnies ; cette décision prise, deux solutions pouvaient être examinées, ou bien l'ajournement *sine die* de l'exécution des lignes jugées les moins productives, ou bien l'intervention de l'État par un mode quelconque, garantie d'intérêt, prêt, subvention.

On ne s'arrêta pas à la première solution, car dans l'état des choses, on ne pouvait priver longtemps les populations de chemins de fer dont on avait fait la promesse formelle.

Restait donc l'intervention de l'État ; mais dans quelle forme et dans quelles limites allait-elle se produire ?

Le Gouvernement, et ensuite la Commission, en adoptant ses vues, jugea que le meilleur mode était la garantie d'intérêt.

Ce système, nous l'avons vu, avait été déjà appliqué, mais sans plan bien défini et, par exemple, dans le réseau d'Orléans, certaines lignes jouissaient de la garantie qui avait été refusée à d'autres, notamment aux dernières concédées en 1857 ; la date d'expiration de cette garantie n'était pas la même pour toutes ces lignes.

Si cette garantie n'avait pas suffi cependant aux compagnies pour traverser la crise on pouvait supposer à juste titre que son efficacité ne tenait pas

au système, mais à la façon dont il avait été appliqué.

En révisant les conventions à ce point de vue, en étendant le bénéfice de la garantie de l'État à toutes les lignes que l'on pouvait présumer improductives, on pouvait espérer que le crédit des compagnies se relèverait, que leurs titres retrouveraient la faveur du public et participeraient en quelque sorte de la solidité de la rente. Il paraissait d'ailleurs préférable de ne pas attribuer la garantie à l'ensemble du réseau, car on l'eût rendue ainsi inefficace.

Par cette combinaison, en effet, les plus-values des lignes anciennes auraient été plus ou moins absorbées par les insuffisances des nouvelles; l'État ne serait intervenu que quand l'ensemble des produits nets de chaque réseau aurait été insuffisant pour rémunérer le capital; il aurait eu des avances moins fortes à faire, mais l'aide qu'il eût ainsi apportée aux compagnies risquait d'être insuffisante.

Mais en donnant cette extension aux engagements de l'État, n'allait-on pas l'exposer à supporter, à un moment donné, des charges beaucoup trop lourdes pour le Trésor? On pouvait présumer qu'il n'en serait pas ainsi car, malgré la crise momentanée de 1858, tout permettait d'espérer la reprise active des affaires et l'augmentation des bénéfices des compagnies dont les appels à la garantie d'intérêt iraient probablement en diminuant jusqu'au moment où ils cesseraient complètement.

D'après les calculs de M. de Franqueville, directeur général des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, cette époque devait être atteinte en 1885 (1) et la somme totale que l'État aurait avancée à ce moment ne devait pas dépasser 700 millions. Cet effort réparti sur plus de vingt ans, n'était pas au-dessus de ses forces.

D'ailleurs, les sommes ainsi versées à titre de garantie d'intérêt, comme nous l'avons vu déjà dans les conventions antérieures, seraient de simples avances portant intérêt et remboursables par les compagnies avec le surplus de bénéfices nets excédant le minimum de revenu garanti.

De plus, on pouvait maintenir les clauses anciennes stipulant, à partir d'une limite donnée, le partage des bénéfices avec l'État.

La combinaison adoptée conduisait donc à diviser chaque concession en deux parts : l'une formée en général des lignes les plus anciennes et les plus rémunératrices, l'autre des lignes nouvelles et déficitaires ; c'est ce que l'on appelle l'ancien et le nouveau réseau. A celui-ci seul fut accordée, pour une durée de cinquante ans, la garantie d'intérêt dont le taux était de 4 0/0 et était porté à 4,65 0/0 par l'addition de l'amortissement calculé au même tarif

1. En 1883, la Compagnie d'Orléans avait commencé à rembourser.

et pour la même durée ; cette division existait déjà en germe dans la Convention de 1857 puisque, nous l'avons déjà dit, les comptes d'exploitation des lignes concédées ou rétrocédées à cette époque restaient distincts de ceux des anciennes lignes, pendant toute la durée de la construction.

Mais en éloignant de cinquante ans le moment où ces comptes seraient confondus et en appelant l'État à participer aux insuffisances qui se produiraient pendant ce temps on assurait aux dividendes des actions, rémunérées par les produits de l'ancien réseau, une stabilité que l'on pouvait craindre de voir gravement compromise par l'application stricte de la Convention de 1857.

Le déversoir. — Une objection toutefois se présentait d'elle-même, c'est que les compagnies, puisque un revenu minimum était garanti à leur nouveau réseau, tendraient à le négliger pour développer l'ancien plus productif.

L'État jouerait donc un rôle de dupe en rentant des lignes qui porteraient ainsi double bénéfice aux Compagnies : l'accroissement de trafic que tirerait l'ancien réseau de la construction du nouveau, et de plus la dispense de rémunérer et d'amortir les capitaux de ce nouveau réseau puisque l'État se chargeait de ce service par la garantie d'intérêt.

Cette objection fut résolue d'une façon très originale par ce qu'on appelle le système du *déversoir*. Il con-

sistait essentiellement à faire contribuer avant toute intervention de l'État, l'ancien à la rémunération du nouveau réseau.

En effet, une certaine portion du *produit net* de l'ancien réseau, déterminée kilométriquement, *était réservée* au service des capitaux de ce réseau. Le surplus du produit net se déversait sur le nouveau réseau et couvrait jusqu'à due concurrence l'intérêt garanti par l'État.

Pour employer une comparaison triviale, on pourrait dire que les revenus nets de l'ancien réseau étaient versés en un réservoir dont la hauteur était déterminée par la somme du revenu kilométrique réservé ; tout ce qui dépassait ce niveau tombait du réservoir et venait dans la caisse du nouveau réseau.

Ce système très ingénieux dû à M. de Franqueville incitait les compagnies à développer le trafic du nouveau réseau, pour avoir le plus tôt possible la libre disposition des revenus de l'ancien au moins jusqu'à la limite où intervenait le partage des bénéfices avec l'État. Il allégeait les charges du Trésor du surplus du déversoir.

Le revenu réservé à l'ancien réseau était calculé de façon :

1° A assurer aux actions un dividende fixe basé sur le revenu des dernières années ;

2° A pourvoir au service des obligations afférentes à ce réseau ;

3° A fournir un appoint de 1.40 0 0 pour compléter avec le taux garanti de 4,65 0 0, l'intérêt et l'amortissement effectif des emprunts contractés pour l'exécution du nouveau réseau (1).

Il était convenu en outre que les lignes de l'ancien réseau non terminées à la date originale de la garantie d'intérêt, ne viendraient figurer au produit net de ce réseau qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivrait leur mise en exploitation.

Les lignes du nouveau réseau non terminées à la date originale de la garantie d'intérêt ne participeraient à cette garantie qu'à partir du 1^{er} janvier qui suivrait leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencerait l'application de la garantie d'intérêt pour le nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement des titres émis pour son rachat ou sa construction devaient être payés par les produits nets des sections de ses lignes successivement ouvertes et en cas d'insuffisance de revenu ils de-

1. En fait on n'avait à faire ce prélèvement que si la portion du produit net de l'ancien réseau déversé sur le nouveau augmentée des produit nets de celui-ci n'était pas suffisante pour couvrir les charges des capitaux. Dans ce cas le prélèvement à faire était égal à la différence entre le revenu de 4,65 garanti par l'État et les charges réelles qui dépendaient du taux d'émission des obligations. Les conditions du crédit des compagnies s'étant rapidement améliorées, le prélèvement a presque toujours été inférieur à 1,10 0/0, notamment pour la Compagnie d'Orléans.

vaient être portés au compte de premier établissement.

En cas de reprise des chemins de fer par l'État, sa créance du chef des avances pour garantie d'intérêt devait être balancée jusqu'à due concurrence par les sommes dues pour la reprise du matériel et des approvisionnements (1) aux termes de l'article 37 du cahier des charges.

A partir de 1872 la portion de revenu net qui, à

1. Il faut remarquer d'une part que le gage de la créance de l'État était constitué par l'ensemble du matériel et des approvisionnements de l'ancien et du nouveau réseau et qu'il était limité à ce matériel et à ces approvisionnements soit en cas de rachat, soit à l'expiration de la concession. Cela résulte de la discussion au Corps législatif. M. de Jouvenel rapporteur du projet de loi approuvant les clauses financières de la convention dit en effet : « Votre Commission... a jugé que s'il
« *pouvait être trop rigoureux d'exiger des compagnies, sur*
« *le montant de tout leur actif*, le paiement d'une dette pro-
« venant de l'exécution par elle d'un réseau dont elles auraient
« bien voulu être déchargées, il était rationnel d'exiger d'el-
« les qu'elles affectassent tout leur matériel au paiement de
« la dette contractée par suite des avances du Trésor public.
« Le Conseil d'État a bien voulu s'associer à cette doctrine...

(Il s'agissait de faire admettre que le gage de l'État serait constitué par le matériel de l'ensemble des réseaux, et non pas seulement par celui des nouveaux réseaux).

Dans la même discussion, M. Baroche, ministre, président du Conseil d'État, disait : « Dans la prévision de l'expiration
« des concessions ou du rachat des lignes de fer, l'État serait
« indemnisé des sommes dont il serait créancier par suite de

cette époque, excéderait un chiffre déterminé serait partagée par moitié entre l'État et les compagnies.

Sur les bases générales que nous venons d'indiquer, le gouvernement passa avec les six grandes compagnies des conventions contenant des stipulations financières spéciales, nous allons faire connaître les dispositions principales de celle conclue avec la Compagnie d'Orléans.

Convention avec l'Orléans. — Tout d'abord les deux premiers articles déterminent la composition de chacun des deux réseaux en désignant nominativement les lignes qui en font respectivement partie.

Ce sont :

1° Pour *l'ancien réseau* :

1°) Paris à Bordeaux et raccordement avec le Midi ;

2°) Tours à Nantes et Saint-Nazaire ;

3°) Poitiers à la Rochelle et Rochefort ;

4°) Orléans à Limoges ;

5°) Vierzon au Guétin ;

6°) Tours au Mans ;

7°) Nantes à Châteaulin avec embranchement sur Napoléonville ;

8°) Chemin de fer de ceinture de Paris pour la part afférente à la Compagnie d'Orléans.

« l'application de la garantie, et de préférence à tous, sur la « valeur du matériel repris. » Il ne fait aucune allusion à une reprise éventuelle à exercer sur le restant de l'actif des compagnies.

En tout 1.764 kilomètres de longueur dont 1.462 étaient exploités.

Nouveau réseau

Il comprend :

1° Les lignes rétrocédées du Grand Central et d'Orsay, soit. 960 kil.

2° Les lignes concédées par la convention de 1857 :

a) Paris-Tours, par Vendôme ;

b) Bourges-Montluçon ;

c) Nantes-Napoléon-Vendée ;

d) Toulouse à la ligne de Montauban au Lot ; en tout 502 kil.

3° Les concessions éventuelles de la même Convention (Tours à Vierzon, Orléans au chemin de fer du Bourbonnais, Montluçon à Limoges, Poitiers à Limoges, Angers à Niort, Limoges à Brive. . . . 580 kil.

4° Les embranchements de Cahors, Bergerac, Villeneuve et Tulle, soit. . . . 120 kil.

au total. 2.162 kil.

2.162 kilomètres de longueur dont 1.462 kilomètres étaient concédés définitivement et 271 étaient livrés à l'exploitation.

L'article 3 qui stipule la garantie d'intérêt fixe

son point de départ au 1^{er} janvier 1865 et sa durée à cinquante ans. Il détermine quelles sont les dépenses de construction afférentes au nouveau réseau et qui forment le capital garanti.

Ces dépenses sont fixées au maximum de (1) :

1° Pour les concessions définitives. . . 604 millions

2° Pour les concessions éventuel-

les (2). 214 »

Le capital garanti était donc fixé au maximum de 815 millions

Le revenu réservé à l'ancien réseau était fixé à 27.400 francs par kilomètre, somme un peu inférieure au produit net de 1857 et 1858 qui avait été de 28.800. Cette somme multipliée par la longueur de ce réseau donnait une somme de 48.277.500 dont l'affectation était la suivante :

1° 35.000.000 de francs (1) pour le service du dividende annuel des actions fixé à 70 francs ;

2° 4.312.500 francs pour le service des obligations de ce réseau ;

3° 8.965.000 francs pour fournir l'appoint de 1,10 0/0 destiné à parfaire l'intérêt et l'amortisse-

1. A partir de 1858 il restait à dépenser 743 millions sur l'ensemble du réseau.

2. En ce qui concerne les lignes éventuelles le montant du capital garanti est fixé isolément pour chacune d'elles, et c'est le total de ces évaluations qui forme la somme de 214.000 000 de francs.

ment des 815 millions garantis par l'État pour le nouveau réseau.

Pour forcer la compagnie à hâter l'achèvement des lignes concédées, il était stipulé que, entre le 1^{er} janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le niveau du déversoir serait abaissé de 200 francs par 100 kilomètres de voie du nouveau réseau non livrés et ce jusqu'à un minimum de 25.000 francs.

Étant donné l'affectation du revenu réservé, cette réduction atteignait exclusivement le dividende des actions. Chaque abaissement de 200 francs diminuait de 0 fr. 70 le dividende par action et cette diminution pouvait atteindre un maximum de 8 fr. 45.

L'article 5 stipule que l'État sera remboursé de ses avances avec intérêts à 4 0/0 (intérêts simples) dès que les produits nets du nouveau réseau augmentés des produits déversés de l'ancien excéderont les intérêts et amortissements garantis et cela à quelque époque que cet excédent se produise.

Aux termes de l'article 6 le partage par moitié des

1. Le capital actions de la compagnie se composait à ce moment de 300.000 actions émises à 500 fr. . 150.000.000
de 200.000 actions nouvelles à émettre à

1.100 fr. 220.000.000

Total 370.000.000

Le dividende de 35.000.000 attribué à ce capital représente environ 9,5 0/0.

bénéfices devait avoir lieu avec l'État sur l'ancien réseau pour tout revenu excédant 32.000 francs par kilomètre, sur le nouveau réseau au-dessus d'un intérêt de 6 0/0 des dépenses effectuées pour lui.

Les lignes non achevées au 1^{er} janvier 1872, point de départ du partage, n'entraient en compte pour ce partage qu'à partir du 1^{er} janvier suivant leur mise en exploitation.

Suivant l'article 7, le compte de premier établissement des lignes du nouveau réseau devait être arrêté provisoirement au 1^{er} janvier suivant leur mise en exploitation et définitivement cinq ans après cette date.

A l'expiration de ce délai, la compagnie pouvait être autorisée par décrets délibérés en Conseil d'État à ajouter au dit compte des dépenses faites pour des travaux ayant le caractère de premier établissement. Toutefois, elle ne pouvait prélever sur le produit net que l'intérêt et l'amortissement de ces dépenses, ce qui intéressait le compte du partage des bénéfices puisque le produit net était diminué d'autant ; mais dans aucun cas le capital garanti ne pouvait dépasser le maximum fixé à l'article 3.

Un règlement d'administration publique devait déterminer, en ce qui concerne la garantie d'intérêt, les formes suivant lesquelles la compagnie devrait justifier vis-à-vis de l'État, des frais de construction, des frais annuels d'entretien et d'exploitation, des

recettes, et il était bien stipulé, afin de porter la compagnie à l'économie dans les travaux, que l'on ne comprendrait pas dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts qu'elle pourrait contracter en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Mais on admettait dans ces frais annuels les prélèvements faits pour constituer la réserve statutaire et ceux représentant, aux termes des statuts, la participation des employés aux bénéfices.

Ce même règlement devait contenir les dispositions relatives au partage des bénéfices.

Cette convention signée le 11 juin 1859 entre M. Rouher, ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et M. Bartholony, président du conseil d'administration de la compagnie, fut présentée à la Chambre pour approbation des stipulations financières.

Après avoir critiqué la facilité avec laquelle on revenait sur des contrats passés en connaissance de cause et sur des votes législatifs, le rapporteur, M. de Jouvenel, rejetant nettement l'exécution directe par l'État, qui avait autrefois reculé devant cette œuvre, alors qu'elle était plus facile, concluait à l'adoption du projet, car on devait encourager l'esprit d'association et ne pas ruiner des sociétés qui avaient tant fait pour la prospérité de la France.

La Commission critiquait cependant la disposition

pénale (1) par laquelle les auteurs du projet de convention, pensaient contraindre les compagnies à hâter l'exécution des lignes nouvelles et des travaux en cours.

Elle la jugeait insuffisante et demandait qu'on ajoutât une clause stipulant que l'administration supérieure, à qui les projets du budget des compagnies devaient être soumis chaque année, y inscrivit d'office, les dépenses nécessaires à l'achèvement dans les délais déterminés des lignes nouvellement concédées.

Cette disposition ne fut pas admise par le Conseil d'État et lors de la discussion au Corps législatif, le ministre fit remarquer qu'il avait les moyens de contraindre les concessionnaires à tenir leurs engagements. La disposition proposée était d'ailleurs de nature à gêner outre mesure la liberté d'action des compagnies qui, si elles sont soumises au contrôle effectif de l'État, sont des entreprises particulières qu'il n'y a aucun intérêt à transformer en régies.

Du reste, si l'on veut bien approfondir les choses, la réduction du niveau du déversoir n'était point une pénalité illusoire et nous avons indiqué ci-dessus la réduction que son application pouvait entraîner dans la rémunération des actions.

Les actionnaires qui avaient tout intérêt à ne pas

1. Il s'agit de l'amende 200 francs pour 100 kilomètres de voie non livrés.

voir diminuer leurs dividendes n'avaient pas besoin d'autre contrainte pour prendre les mesures propres à assurer l'exécution de leurs obligations dans les délais voulus.

La discussion à la Chambre fut très vive, M. Darimon ne demandait rien moins que la déchéance des compagnies, sociétés de monopole et donc peu intéressantes.

M. Plichon, président de la Commission, prit la défense des compagnies, en faisant judicieusement remarquer que si celles-ci n'avaient pas tenu leurs engagements, l'État leur avait fait des concessions en leur laissant espérer une rémunération qui n'était pas venue. On devait donc soutenir les compagnies et la proposition du gouvernement lui paraissait atteindre ce but sans compromettre les intérêts du Trésor.

M. Baroche, ministre, président du Conseil d'État, sur une intervention de M. Picard, reprit une partie de l'argumentation de M. Plichon. Les compagnies avaient droit au secours de l'État, la crise de 1858 était un cas réel de force majeure. Du reste, loin de favoriser les compagnies on avait fixé au déversoir un niveau bien modeste, le dividende de 1857 était réduit de 20 0/0 (1).

1. Pour la Compagnie d'Orléans, le dividende de 1857 était de 90 francs. La convention le ramenait à 70 francs ; la réduction dépasse un peu 20 0/0. En fait les bénéfices sont

La garantie était une avance remboursable gagée sur le matériel et l'approvisionnement des compagnies, gage qui compenserait et au delà les sommes que l'État serait appelé à avancer à ce titre.

Après le vœu émis par M. Aymé que ces conventions fussent les dernières passées avec les compagnies, la loi approbative des conventions fut votée par 211 voix contre 11 et promulguée le 11 juin (B. L. 2^e sem. 59, n° 709). Des décrets du même jour approuvèrent les conventions (B. L. 2^e sem. 59, n° 709).

La convention de 1859 en définissant très nettement le régime de la garantie d'intérêt jusqu'alors mal établi, en l'étendant pour une durée uniforme à toutes les lignes réellement improductives, adoucit ce que la convention précédente avait de trop dur et releva de la façon la plus efficace le crédit de la compagnie. A partir de cette date la construction et l'exploitation du réseau prennent un grand essor et le nouveau pacte conclu entre l'État et la compagnie est si bien adapté aux besoins qu'il règle leurs rapports pendant plus de vingt ans. Nous ne verrons en effet jusqu'aux grandes conventions de 1883 que

toujours restés un peu au-dessous des limites prévues. En 1863, la compagnie avait été autorisée à fixer définitivement son capital à 300.000.000 de francs divisés en 600.000 actions, le dividende a été de 56 francs depuis 1865 jusqu'en 1883. Cela correspond à un bénéfice de 33.600.000 francs au lieu de 35.000.000 sur lesquels on avait compté.

des modifications de détail en 1863 et en 1868.

L'instrument est si bien établi que la compagnie franchit sans trop d'encombre la terrible crise de la guerre de 1870-1871 et il a été si bien étudié que les prévisions de ses auteurs se réalisent avec toute la prévision désirable. Ainsi que nous l'avons déjà dit, M. de Franqueville, avait estimé que la garantie ne fonctionnerait plus à partir de 1885 grâce à la plus-value des deux réseaux. Or, au moment où s'ouvrirent les négociations pour les conventions de 1883, la Compagnie d'Orléans avait commencé à rembourser sa dette, et l'ère du partage des bénéfices paraissait prochaine.

La disposition qui, en obligeant les lignes productives de l'ancien réseau à couvrir les insuffisances du nouveau, défendait les intérêts de l'État, n'était pas sans entraîner des complications d'écritures et de comptabilité. Le régime de la garantie d'intérêt pouvait donner lieu à des divergences d'interprétation entre la compagnie et l'État au sujet notamment de l'imputation des dépenses soit au compte d'établissement, soit au compte d'exploitation.

Mais, outre qu'il est impossible de rédiger des conventions dont les termes ne donnent pas prise à la variété des interprétations, c'était là en somme un inconvénient de minime importance à côté de l'avantage que trouvait l'État d'assurer l'établissement et l'exploitation régulière de lignes dont les populations

auraient été fort longtemps privées sans cette combinaison.

Cet inconvénient n'avait d'ailleurs pas échappé à la Commission du Corps législatif qui insistait vivement sur la nécessité de déterminer très exactement la forme dans laquelle la compagnie serait tenue de présenter les justifications financières, d'instituer un contrôle sérieux de la répartition du trafic et des dépenses d'exploitation entre les deux réseaux, d'empêcher les imputations indues au compte d'établissement dont le résultat aurait été une augmentation factice du dividende. Il lui paraissait nécessaire, bien qu'elle fût favorable à la convention, de prendre toutes les mesures propres à contenir la puissance des compagnies.

Il est intéressant de voir que, même devant le Corps législatif de l'Empire, les opinions les plus diverses en cette matière se sont manifestées à l'occasion de ces conventions. C'est ainsi qu'au sein de la Commission une proposition de construction directe par l'Etat fut présentée et soutenue par M. Brame. Au cours de la discussion on attaqua très vivement et le système des fusions, inauguré en 1857, consolidé en 1859, et la durée des concessions et le principe même de l'intervention nouvelle de l'Etat puisque, nous l'avons vu, la déchéance des compagnies fut demandée.

Ainsi, même à cette époque de compression poli-

tique, les conventions ont rencontré une vive opposition fondée sur les mêmes arguments que nous avons vu déjà soulever bien des fois sous les régimes antérieurs. Les partisans eux-mêmes des conventions ne les acceptent pas aveuglément et ne sont pas, les débats que nous venons de rappeler le prouvent, des admirateurs de parti pris des compagnies. Nous nous réservons de tirer plus tard les conséquences de ces constatations.

Le désir de la Commission du Corps législatif, traduit par l'article 7 de la convention de 1859, fut réalisé par le décret du 6 mai 1863.

Convention de 1863. — Nous avons dit plus haut que la convention de 1859 a été modifiée successivement en 1863 et en 1868.

La convention nouvelle du 11 juin 1863 ne déroge en rien aux principes fondamentaux de la convention précédente, son but principal est de rendre définitives certaines concessions éventuelles et de faire des concessions de nouvelles lignes ; les unes et les autres avec subvention sauf pour deux d'entre elles, l'embranchement d'Aubusson à la ligne de Montluçon à Limoges et le prolongement de la ligne d'Orsay jusqu'à Limours, substitué au raccordement primitivement prévu de cette ligne avec celle de Tours par Châteaudun.

Étaient concédées définitivement et recevaient une subvention :

- 1° L'embranchement de Cahors à la ligne de Périgueux à Agen (1) avec. 11.400.000 fr.
- 2° L'embranchement de Villeneuve-sur-Lot à la même ligne (1). 1.600.000 fr.
- 3° De Tulle à Brive (1). 5.000.000 fr.
- 4° De Châteaulin à Landerneau (2) 17.000.000 fr.
- 5° De Commentry à Gannat. 11.000.000 fr.

De cette dernière somme on devait déduire le montant des travaux faits par l'État. Les subventions devaient être payées par semestre en avril et en octobre ; la première échéance au 1^{er} octobre 1864.

Avant chaque paiement la compagnie devait justifier de l'emploi d'une somme double pour les huit premiers termes et d'une somme égale pour les huit derniers, le dernier terme devant être payé après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement se réservait le droit avant le premier terme de convertir toutes ces subventions en 92 annuités comprenant intérêt et amortissement à 4 1/2 0/0 ; ces annuités seraient payables par semestre aux 1^{er} avril et 1^{er} octobre.

Si le Gouvernement après avoir opté pour le règlement par annuités y renonçait, au 1^{er} octobre 1868

1. Concédés éventuellement par la convention de 1859.

2. Ce chemin avec 24 autres lignes avait été déclaré d'utilité publique par décret du 14 juin 1861. Une loi du 2 juillet suivant avait autorisé l'État à engager les travaux en les limitant à l'infrastructure suivant la loi de 1842.

ou à une époque antérieure, le restant à payer des subventions devait être soldé par termes égaux dont le dernier à l'échéance du 1^{er} avril 1872. Pour établir le solde des subventions, les annuités précédemment payées devaient être imputées sur les termes que la compagnie aurait dû toucher en tenant compte de l'intérêt à 4 1/2 0/0 à partir de l'échéance de chaque terme.

A condition que l'utilité publique en fût reconnue, le ministre concédait une ligne d'Orléans à Pithiviers, une autre de la Flèche à la ligne de Tours au Mans, et une troisième de Pithiviers à la ligne de Corbeil à Montargis. La compagnie devait recevoir pour cette dernière une subvention de 1.500.000 francs payable dans le même mode que les autres. La compagnie devait exécuter les lignes dans un délai de huit ans à dater de la déclaration d'utilité publique.

La concession de la ligne de la Flèche à celle de Tours au Mans ne pouvait être rendue définitive que lorsque le département de la Sarthe se serait engagé régulièrement à exécuter les travaux dans les conditions de la loi de 1842 et de celle du 19 juillet 1845 sauf en ce qui concerne les bâtiments et stations.

Tous ces engagements devenaient caducs au cas où, après l'approbation des présentes conventions, l'utilité publique ne serait pas réclamée par l'une ou l'autre partie, ou si, ayant été demandée, elle n'était pas accordée dans un délai de huit ans.

On classait dans l'ancien réseau :

1° La ligne de Châteaulin à Landerneau, prolongement de la ligne de Bretagne et qui ne pouvait être rangée sous un autre régime qu'elle.

2° Le chemin de Brétigny à Tours, précédemment classé au nouveau. Ce dernier classement était demandé par la compagnie elle-même qui faisait ressortir l'avantage de régler dans une seule et même comptabilité tous les résultats du trafic d'une même région, et de desservir le mieux possible les intérêts du public par la nouvelle ligne, sans avoir les entraves d'une division purement artificielle.

Les autres lignes concédées faisaient partie du nouveau réseau. Ces lignes étaient soumises au régime de la convention de 1859 pour tout ce qui concerne la garantie d'intérêt, le partage des bénéfices.

Cependant le revenu réservé avant partage était abaissé de 32.000 francs par kilomètre à 30.700 fr. Après avoir indiqué que le cahier des charges de 1857 s'appliquait aux nouvelles concessions avec certains adoucissements toutefois pour le maximum des déclivités et le minimum des rayons de courbure sur certaines lignes, et en admettant que les terrassements et les ouvrages d'art ne fussent tout d'abord sur ces lignes exécutés que pour une voie, après avoir délimité une quatrième classe de marchandises la convention modifie le maximum du capital garanti.

En aucun cas, le capital garanti ne pouvait excéder 766 millions de francs (1). Si les concessions éventuelles n'étaient pas rendues définitives, cette somme de 766 millions devait être diminuée des sommes ci-après :

1° Pour les lignes mentionnées à l'article 3 de la convention de 1859 du montant des sommes énoncées au dit article ;

2° Pour les lignes concédées par la présente convention, de 2.500.000 francs pour la ligne de Pithiviers à la ligne de Corbeil à Montargis ; 20.000.000 pour la ligne de Pithiviers à Orléans ; 3.500.000 pour la ligne de la Flèche à la ligne de Tours au Mans (2).

Enfin dernière disposition, le revenu net moyen de

1. Cette somme s'obtient ainsi :

Capital garanti au nouveau réseau par la convention de 1859.	815.000.000
--	-------------

Dépenses restant à la charge de la compagnie sur les lignes de la Flèche, Aubusson, Gannat et Pithiviers concédées par la convention de 1863, évaluées à	35.000.000
--	------------

Total.	850.000.000
----------------	-------------

A déduire le capital prévu pour l'établissement du chemin de fer de Tours par Châteaudun et agrandissement de la gare de Paris à cette occasion.	84.000.000
--	------------

Reste.	766.000.000
----------------	-------------

2. Ces sommes représentaient la dépense qui était présumée devoir rester à la charge de la compagnie en dehors des subventions de l'État ou du département de la Sarthe.

27.400 francs par kilomètre réservé à l'ancien réseau avant déversoir était abaissé à 26.300 francs (1), à partir du 1^{er} janvier suivant la mise en exploitation des lignes de Brétigny à Tours et de Châteaulin à Landerneau (2). Jusqu'à cette époque le revenu réservé à l'ancien réseau était déterminé chaque année d'après les bases de la convention de 1859 sans tenir compte des modifications apportées par le nouveau contrat à l'ancien et au nouveau réseau.

Enfin cette convention donne la facilité à l'État

1. La longueur de l'ancien réseau étant portée à 2.021 kilomètres par l'adjonction de la ligne de Tours par Châteaudun et de celle de Landerneau, le total du revenu réservé était porté à 2.020×26.300 francs. . . . 53.126.000
D'après la convention de 1859 ce total était de

1.764×27.400 48.333.600

Il y avait donc augmentation de. 4.792.400

Cette augmentation était à peine suffisante pour faire face aux charges nouvelles, résultant de l'adjonction à l'ancien réseau des deux lignes précitées, pour lesquelles la garantie de l'ancien réseau constitué en 1859 se substituait en quelque sorte à celle de l'État, et au prélèvement éventuel de 1,10 0/0 applicable aux dépenses à la charge de la compagnie pour les quatre lignes de la Flèche, Aubusson, Gannat et Pithiviers, classées dans le nouveau réseau.

2. L'intérêt et l'amortissement des titres émis pour la construction de ces lignes sera payé par les produits des sections successivement ouvertes et en cas d'insuffisance, portées au compte de premier établissement. Cette clause est comme on le voit devenue courante pour toute concession de lignes.

pour les termes restant dus sur les subventions du Grand Central et du réseau sud de la Bretagne montant ensemble à 26.446.667 francs, de les convertir à partir du 1^{er} octobre 1863 en 93 annuités calculées au taux de 5 0/0 payables, le 1^{er} avril et le 1^{er} octobre de chaque année, le premier terme échéant le 16 octobre 1863. Mais aussi l'État pourra renoncer à cette faculté en se conformant aux stipulations rappelées plus haut pour les subventions accordées aux nouvelles lignes (1).

La modification la plus importante apportée par la convention nouvelle à celle de 1859 consiste en ce qu'elle fait bloc de l'ensemble des capitaux garantis alors que sous le régime de 1859, les capitaux garantis étaient, ainsi que nous l'avons fait remarquer, fixés indépendamment pour chaque ligne.

La disposition nouvelle permettait à la compagnie de conserver les économies possibles sur plusieurs

1. En fait l'État a usé de la faculté qu'il s'était réservée et les subventions ont été converties en annuités. Ces subventions étaient en général fixées, comme nous l'avons vu pour le Grand Central, à une somme égale à la partie du capital de construction qui était présumée ne pouvoir être rémunérée et amortie par le produit net probable de la ligne à laquelle elle s'appliquait. Dans ces conditions la proportion de la subvention à la dépense totale était nécessairement variable, mais elle n'a dépassé en aucun cas le montant des dépenses que l'État aurait eu à engager en vertu de la loi de 1842.

lignes comme des sommes à valoir pour se couvrir contre les chances de mécompte sur les lignes qui pourraient présenter des excédents de dépenses.

Enfin, bien que ce ne soit pas dit dans cette convention, il fut entendu que le capital social resterait définitivement fixé à 300.000.000 de francs.

Nous avons vu plus haut qu'au moment de la discussion des conventions de 1859 on estimait que ce capital serait porté à 370.000.000 de francs et l'administration avait longtemps tenu à cette augmentation de 70.000.000 de francs. Le ministre y renouça en 1863.

Les stipulations financières de cette convention ne donnèrent pas lieu à des débats bien vifs, elles furent approuvées par la loi du 11 juin 1863 (B. L. 2^e sem. 1863). L'ensemble de la Convention fut approuvé par décret du 6 juillet suivant.

Convention de 1868. — Peu de temps après, en 1868, une nouvelle convention intervint qui, comme la précédente, eut pour but principal la concession de nouvelles lignes, et, à cette occasion, la retouche de la convention de 1859 sur quelques points de détail sans en altérer les principes.

Le gouvernement ayant décidé la construction d'une ligne de Nantes à Laval, transversale reliant deux grandes artères de la Compagnie d'Orléans et de la Compagnie de l'Ouest, fut d'accord avec les deux compagnies pour leur en partager la concession, et la partie de Nantes à Châteaubriant fut attribuée

à la Compagnie d'Orléans avec une subvention de 8.700.000 frs. sur une dépense totale de 24.000.000 de francs.

La ville de Romorantin, qui avait espéré un moment se trouver sur le tracé de la ligne de Tours à Vierzou, en ayant été définitivement écartée, le gouvernement décida de la relier à cette ligne par un embranchement dont la dépense était évaluée à 2.000.000 de francs. La concession en était attribuée à la compagnie avec une subvention de 1.100.000 francs.

Enfin dans le cas où il rachèterait les deux embranchements des mines de Saint-Éloi à la ligne de Commeny à Gannat, et de Libourne à Bergerac, le gouvernement en faisait la concession à la compagnie.

Pour le premier, celle-ci ne recevait pas d'autre subvention que le prix du rachat évalué à 1 million, sur une dépense totale de 2.000.000 de francs.

Le second, compris dans les lignes que le décret du 14 juin 1861, rappelé plus haut à propos de la ligne de Landerneau, avait déclaré d'utilité publique et dont la loi du 2 juillet suivant avait autorisé l'État à entreprendre les travaux, avait été concédé par voie d'adjudication en 1862 à une société qui après avoir entrepris les travaux, fut déclarée en faillite par jugement du 18 juillet 1866.

L'État s'engageait à achever les travaux que la loi de 1842 mettait à sa charge et à remettre la plateforme à la compagnie qui prenait à sa charge la

superstructure et les bâtiments et devait rembourser la valeur des approvisionnements et du matériel roulant rachetés à l'ancienne société.

La dépense à la charge de la compagnie, y compris ce remboursement, était évaluée à 7.300.000 francs. La subvention de l'État, représentée par la valeur du rachat de la concession primitive, déduction faite de celle du matériel roulant et des approvisionnements, était évaluée à 3.600.000 francs.

La compagnie s'engageait à contribuer pour 200.000 francs aux travaux de la ligne de la Flèche à Aubigné laissés à la charge du département de la Sarthe.

La convention comportait en outre la concession éventuelle d'une ligne de Bergerac au Buisson, point situé sur la ligne de Limoges à Agen.

La concession était faite moyennant une subvention de 8.700.000 francs sur une dépense totale de 13.500.000 francs.

La compagnie s'engageait à achever la ligne de Nantes à Châteaubriant et l'embranchement de Romorantin dans un délai de huit ans; celui de Saint-Éloi, dans un délai de deux ans à partir de la date du décret de rétrocession; celui de Libourne à Bergerac un an après la remise de la plate-forme; et enfin la ligne de Bergerac au Buisson dans un délai de huit ans à partir du 1^{er} janvier suivant la concession définitive.

La convention contenait, en ce qui concerne le paiement des subventions, les stipulations déjà connues : libération de l'État en seize termes semestriels dont le premier à l'échéance du 1^{er} avril 1870 ; faculté pour lui de substituer à ces versements en capital des paiements en annuités échelonnés jusqu'à la fin de la concession.

La compagnie lui faisait l'avance des sommes nécessaires pour le rachat de la ligne de Saint-Éloi et de celle de Libourne à Bergerac et il se libérait ensuite vis-à-vis d'elle dans la forme même adoptée pour le paiement des subventions.

Toutes les lignes concédées par la convention étaient incorporées dans le nouveau réseau.

Les nouvelles charges acceptées par la compagnie entraînaient un remaniement du revenu réservé et du capital garanti. Une autre cause, d'ailleurs, rendait cette révision nécessaire.

Dans les évaluations faites au moment des négociations de la convention de 1859 pour déterminer la dépense des lignes du nouveau réseau, on avait laissé de côté une somme de 40 millions, que l'on supposait devoir être compensée par le prix de la cession à la Compagnie P.-L.-M. de la part de la Compagnie d'Orléans dans la ligne du Bourbonnais.

Mais la sentence arbitrale du 20 mars 1867 décida que cette cession serait payée par une annuité de

1.150.000 francs correspondant à un capital de 23.000.000 de francs seulement.

La compagnie fit observer que la ligne du Bourbonnais concédée en 1855 devait être considérée comme faisant partie de l'ancien réseau, qui comprenait toutes les concessions antérieures à 1857 et que, si le prix de la cession avait été réglé au moment de la convention de 1859 on l'aurait certainement déduit de la valeur de cet ancien réseau.

Elle demanda donc que le capital d'établissement de son ancien réseau fût réduit de 23.000.000 et le revenu réservé réduit en conséquence.

Enfin un article spécial de la Convention autorisait la compagnie à faire, dans un délai de dix ans à partir du 1^{er} janvier 1868 pour les lignes du nouveau réseau ouvertes avant cette date et pour les autres à partir du 1^{er} janvier suivant leur mise en exploitation, des travaux complémentaires tels que, agrandissement des gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies, etc.

Le montant des dépenses ainsi faites était ajouté chaque année au montant du capital garanti, dans la limite d'une somme maximum de 22 millions.

Cette disposition, plus large que celle de la convention de 1859, qui n'autorisait la compagnie à imputer des dépenses au compte d'établissement que dans un délai de cinq ans après la clôture de ce compte et n'accordait pas la garantie d'intérêt à ces

dépenses, est l'innovation la plus importante de la convention de 1868.

Elle augmente aussi le délai imputé pour la clôture du compte d'établissement de chaque ligne, le détermine comme nous venons de le dire pour les travaux complémentaires et stipule qu'après l'expiration de ce délai la compagnie pourra être autorisée à imputer encore au compte du premier établissement de l'ancien ou du nouveau réseau les dépenses auxquelles on reconnaîtra ce caractère. Mais le maximum des dépenses garanties de ce chef étant définitivement arrêté à 22 millions, elle ne pourra que prélever, avant tout partage de bénéfices avec l'État, le montant des intérêts et de l'amortissement de ces dépenses sur les produits nets des deux réseaux.

Après toutes ces modifications le montant du capital garanti s'établissait ainsi:

Capital garanti par la convention de 1863	766.000.000
Capital réservé jusqu'à règlement de la cession de la ligne du Bourbonnais .	40.000.000
Dépenses à la charge de la compagnie dans les lignes concédées par la présente convention	26.000.000
Maximum garanti actuellement sur les travaux complémentaires	22.000.000
Total	<u>854.000.000</u>

Quant au revenu kilométrique réservé il était ramené à 26.000 francs au lieu d 26.300 que donnait la convention de 1863.

Enfin le revenu kilométrique avant partage ayant été calculé dans la convention de 1863 sur un capital de l'ancien réseau non dégrevé de la somme de 23.000.000 de francs que celle de 1868 en retranche, ce revenu devait être révisé également.

La convention le fixa à 30.000 francs par kilomètre.

Il est facile d'évaluer la somme que devaient atteindre les produits nets des deux réseaux pour qu'il y eût lieu à partage.

Produit net de l'ancien réseau
de 2.020 kilomètres à 30.000 60.600.000

Produit du nouveau réseau, 6 0/0 des
sommes dépensées en supposant employées
toutes celles ayant servi à fixer le capital garanti, y compris les travaux complémentaires, 6 0/0 sur 854.000.000 de francs . . 51.240.000

Total 111.840 000

Enfin à la convention était annexé un cahier des charges supplémentaire dont l'objet était de régler la remise à la compagnie de la plate-forme de la ligne de Libourne à Bergerac, de fixer les travaux restant à sa charge et le délai dans lequel ils devaient être exécutés.

L'application de ce cahier des charges a été étendue par la convention de 1883 à toutes les lignes dont l'État exécute l'infrastructure.

1870-1871.— Peu de temps après éclatait la guerre franco-allemande dont les désastres atteignirent aussi les compagnies de chemins de fer.

Néanmoins cette crise n'eut pas sur la situation financière une répercussion aussi grave qu'on aurait pu le craindre. Le produit net de l'ancien réseau fut inférieur en 1870 de 11 millions à celui de 1869 et de 5 millions au revenu réservé, de telle sorte qu'il n'y eut aucun déversement sur le nouveau réseau dont le produit net vint seul en déduction de la garantie de l'État et que le dividende des actions fut réduit à 50 francs. Quant aux avances de l'État elles furent supérieures de 5 millions à celles de 1869. Les résultats de 1871 furent bien meilleurs ; le produit net de l'ancien réseau augmenta de 15 millions, celui du nouveau réseau de près de 4 millions. Le déversement de l'ancien sur le nouveau réseau fut de près de 9 millions et la garantie de l'État fut ramenée de 19 à 7 millions.

Toutefois en raison des embarras du Trésor cette somme, ainsi que celle de la garantie afférente à 1872 et s'élevant à 12 millions furent, en vertu d'une convention du 22 juillet 1872, transformées en annuités comprenant les intérêts, l'amortissement et toutes les autres charges des obligations émises par la com-

pagnie pour la réalisation des avances qu'elle aurait dû recevoir de l'État.

On voit dans ces faits la preuve de la vitalité de la conception qui avait présidé aux conventions de 1857 et 1859. Il est certain que des réseaux morcelés n'auraient pas rendu les services que le gouvernement obtint des compagnies.

Cependant leur gestion ne fut pas sans susciter de vives critiques. La crise des transports fut grave, les véhicules, dont 30.000 étaient à l'étranger, faisaient défaut, les marchandises s'étaient accumulées dans les ports et dans divers centres soit en vue du ravitaillement de Paris, soit en prévision d'une réforme des tarifs de douane, et les compagnies étaient impuissantes à en assurer le transport régulier. Mais c'était la conséquence d'un véritable et du plus triste des cas de force majeure.

Proposition Baudot. — Après diverses discussions sur ce sujet à l'Assemblée nationale, des propositions en sens divers se produisirent. M. Baudot proposa en 1871 de rendre perpétuelles les concessions des compagnies, mais en revanche, de leur supprimer toute subvention en leur laissant toute liberté pour leurs travaux et leur exploitation.

Cette proposition fut combattue; on ne crut pas que l'État pût se désintéresser d'entreprises qui touchaient à tant d'intérêts publics et la proposition fut rejetée. Notons qu'à ce moment le rapporteur évaluait à

144 millions les bénéfices annuels que l'État retirait de l'industrie des chemins de fer soit directement par la perception des impôts sur les titres ou sur la grande et la petite vitesses, soit indirectement par les réductions des tarifs de transport consenties à divers services publics. Il mettait cette somme en regard du total des subventions déjà payées qui s'élevaient à un milliard et qui se trouvaient aussi constituer un placement très fructueux (1).

Proposition de rachat général. — En 1872, une proposition absolument opposée se produisit, Gambetta et quelques-uns de ses amis déposèrent un projet de rachat général des chemins de fer, rachat dont la possibilité légale était déjà née pour certaines compagnies et allait naître pour d'autres. Pour faire réussir ce projet, ses auteurs le présentaient comme un moyen de hâter la libération du territoire en donnant le réseau national ainsi constitué comme gage hypothécaire de l'emprunt que le Gouvernement allait émettre pour le paiement de l'indemnité de guerre. Ce projet ne fut pas adopté.

Loi Mongolfier 1874. — En 1874 intervint une loi, votée sur le rapport de M. de Mongolfier et dont

1. Le total des subventions promises était alors de 1.770.000.000 et ne représentait que le 1/5 environ de la dépense totale qui incombait par suite pour la plus grosse part aux compagnies.

quelques dispositions sont à retenir : elle déclarait d'utilité publique la ligne de Bergerac au Buisson concédée éventuellement à la Compagnie d'Orléans par la convention de 1868. Elle réglait ensuite les questions relatives aux gares et aux troncs communs à deux compagnies en stipulant que toute compagnie empruntant une partie de ligne d'un réseau voisin ne paiera le péage que sur le nombre de kilomètres réellement parcourus, et que la redevance à payer pour l'usage d'une gare commune sera réglée d'un commun accord entre les deux co-usagers et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage. En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun de la gare, la décision appartient au ministre, les deux compagnies entendues.

Enfin la loi mettait fin à tout doute sur l'application de l'article 37 du cahier des charges relatif au rachat. On s'était demandé en effet si la date à partir de laquelle le droit de rachat pouvait s'exercer était reculée par chaque convention nouvelle. Pour couper court à toute interprétation, la loi stipule que pour toute ligne ayant moins de quinze ans d'existence, la compagnie pourra, en cas de rachat, demander qu'elle soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après son prix réel de premier établissement. Cette disposition a été reproduite par la convention de 1883.

Réseaux secondaires. — Depuis une quinzaine d'an-

nées, l'Etat avait accordé des concessions de lignes d'intérêt général en dehors des grandes compagnies et c'est ainsi que se formaient sur le territoire desservi déjà en grande partie par le réseau d'Orléans, la Compagnie des Charentes, celle de la Vendée, celle de Clermont à Tulle, celle de Marmande à Angoulême, etc... En outre, à la faveur de la loi de 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local, des sociétés tâchaient, par des demandes en concession dans des départements limitrophes, de créer de véritables artères d'intérêt général susceptibles de concurrencer les lignes des anciennes concessions.

Cet état de choses préoccupait la compagnie, on en trouve la trace dans les rapports de 1872 à 1875 aux assemblées générales des actionnaires où, en même temps que l'on dénonce le péril que ces concurrences peuvent faire courir aux intérêts de la compagnie et par voie de conséquence aux finances de l'État, on signale le danger bien plus grand que court le public appelé à souscrire des titres sans gage sérieux. Mais pour se mettre en garde par des mesures plus efficaces que de vaines protestations, la compagnie entra dans une voie, où elle n'eut pas, d'ailleurs, à aller bien loin, les choses ayant rapidement changé de face.

Chemins de la Sarthe. — Le département de la Sarthe ayant décidé de créer un réseau de chemin de fer d'intérêt local, qui comprenait des lignes ou des tronçons de lignes pour la concession desquelles la

compagnie était alors en négociations avec l'Etat, elle conclut avec ce département une convention pour la construction et l'exploitation des lignes de Saumur au Mans par la Flèche, de la Flèche à Sablé, de la Flèche à la limite du département vers Angers d'une part, de Château-du-Loir vers Vendôme d'autre part avec embranchement sur Saint-Calais.

La concession était faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans et la compagnie l'acceptait sans subvention ni garantie d'intérêt. Elle devait achever le chemin de la Flèche à Sablé dans un délai de quatre ans et les autres dans un délai de cinq ans à dater du décret déclaratif d'utilité publique. Un article lui assurait pendant vingt-cinq ans la préférence pour la concession dans le département de toute ligne partant d'un point du chemin de fer de Tours au Mans pour aboutir à un point de la ligne d'Angers à Chartres. Cette concession fut rendue définitive par un décret du 11 avril 1874.

Grande Ceinture. — L'année suivante fut concédé le chemin de fer de grande ceinture. Dès 1864, le ministre des Travaux publics avait reconnu la nécessité d'établir un moyen de jonction rapproché de Paris en évitant au transit la nécessité de remonter jusqu'aux gares têtes de ligne. Cette jonction avait incontestablement un caractère d'intérêt général et il paraissait naturel de la concéder aux compagnies dont elle devait mettre les réseaux en communica-

tion. Les Compagnies du Nord, de l'Est, du P.-L.-M. et d'Orléans réunies avaient d'ailleurs, présenté un projet de cette ligne circulaire. Le Gouvernement présenta un projet de loi pour l'établissement d'un chemin de fer partant de Versailles et passant par : Juvisy, Villeneuve-Saint-Georges, Nogent-sur-Marne, Dugny, Poissy, Saint-Germain pour revenir à Versailles. Sur l'avis du Conseil d'État, la concession en était faite directement à un syndicat formé des quatre compagnies désignées ci-dessus. Elle expirait à la date la plus éloignée des concessions faites aux quatre compagnies syndiquées, c'est-à-dire le 31 décembre 1958. Les recettes et les dépenses ainsi que les charges d'établissement étaient réparties également entre les compagnies syndiquées et rattachées à ceux des anciens réseaux dans lesquels, comme c'était le cas pour la Compagnie d'Orléans, figurait déjà le chemin de fer de petite ceinture. En cas de rachat d'un réseau, l'État devait racheter aussi la part de ce réseau dans le chemin de fer de grande ceinture. Cette loi fut votée par l'Assemblée nationale le 4 août 1875 et, le 23 septembre, les quatre compagnies intéressées signaient une convention aux termes de laquelle elles se constituaient en syndicat pour la concession du chemin de grande ceinture. Le capital nécessaire à la construction était fourni par des émissions d'obligations garanties par les compagnies syndiquées.

Situation des compagnies secondaires. — Comme il était facile de le prévoir, la situation des compagnies secondaires allait toujours en s'aggravant et elles étaient toutes tombées, fort peu d'années après leur constitution, dans les plus grands embarras. Dès 1870 ces embarras s'étaient fait sentir et elles n'avaient pu continuer leur existence que par la prolongation de la période de construction qui leur permettait d'émettre encore des obligations et de porter leurs insuffisances d'exploitation au compte de premier établissement.

Aussi, après avoir présenté en 1874 un projet tendant à accorder à la Compagnie des Charentes des concessions de lignes nouvelles lui donnant accès vers le Midi et vers l'Ouest, et à la faire bénéficier des dispositions des conventions de 1859, projet rejeté surtout à cause de la concurrence que les lignes nouvelles auraient faite à la Compagnie d'Orléans et qui aurait été onéreuse pour le Trésor, le gouvernement pensa que la solution adoptée en 1857 trouverait encore ici une application avantageuse.

Négociations avec la Compagnie d'Orléans. — Il négocia donc une convention pour la reprise par la Compagnie d'Orléans de toutes les lignes des compagnies secondaires englobées dans le territoire desservi par elle. Cette convention fut vivement discutée ; en définitive on adopta (22 mars 1857) un projet de résolution de M. Allain-Targé et portant renvoi à la

Commission du projet de convention pour être remanié sur les bases suivantes :

1° Application stricte de la loi du 23 mars 1874 au rachat des lignes ;

2° Concentration dans les mêmes mains des lignes à grand trafic d'une même région de façon à éviter une concurrence ruineuse pour le Trésor ;

3° Établissement de garanties sérieuses et de règlements assurant à l'État l'exercice de son autorité sur les tarifs et le trafic ;

4° Réserve absolue du droit de l'État d'ordonner à toute époque, en respectant la situation financière résultant des contrats, la construction des lignes nouvelles qu'il jugerait utile d'ajouter au réseau de la région ;

5° Au cas de refus de la compagnie d'Orléans de traiter sur ces bases, constitution d'un grand réseau de l'Ouest ou du Sud-Ouest exploité par l'État.

En fin de compte le rachat des grandes compagnies, qu'un projet de résolution de MM. Bethmont, Waddington et Wilson proposait de mettre à l'étude, était repoussé, le deuxième paragraphe du projet de résolution Allain-Targé tendait même plutôt à consolider leur situation, et le gouvernement était invité à reprendre les pourpalers entamés avec la Compagnie d'Orléans.

Réseau d'État. — Pendant le même temps, le ministre, considérant le projet de résolution Allain-

Targé comme une invitation formelle à procéder au rachat des compagnies secondaires, institua une commission arbitrale chargée de fixer les indemnités et déposa sur le bureau de la Chambre un projet de loi tendant à ratifier les décisions de cette commission et à faire assurer provisoirement par l'État l'exploitation des compagnies secondaires rachetées.

Après une longue et vive discussion devant les deux Chambres, le projet fut voté par chacune d'elles et la loi promulguée le 18 mai 1878.

Le réseau des chemins de fer de l'État était fondé ; deux décrets, en date du 25 mai 1878, réglèrent son organisation administrative et financière.

Mais ce réseau, formé de lignes éparpillées entre les mailles du réseau de la Compagnie d'Orléans, était évidemment mal constitué. D'une exploitation difficile pour l'État, il était pour la Compagnie d'Orléans un voisin incommode et un concurrent qui pouvait devenir dangereux.

Il résultait de cette situation un état de malaise, sinon d'hostilité ouverte, qui eut plus d'une fois sa répercussion à la Chambre et s'y traduisit par des propositions de rachat.

Dès 1880, M. Wilson, rapporteur d'une des sous-commissions entre lesquelles s'était divisée la commission d'enquête sur le régime des chemins de fer nommée en 1879, déposait un rapport dans lequel

il concluait nettement que le seul moyen de faire cesser l'antagonisme entre le réseau de l'État et la Compagnie d'Orléans qu'il accusait d'user de tous les moyens pour détourner le trafic à son profit, était de racheter cette dernière et il présentait l'opération comme facile, peu onéreuse pour le Trésor, avantageuse pour les actionnaires. Le ministre, plus conciliant ou mieux instruit par la pratique des affaires, regardait comme plus avantageux de traiter avec la compagnie. Il comprenait que l'une et l'autre parties avaient intérêt à constituer par des échanges de lignes deux réseaux bien nettement distincts. Les négociations continuèrent donc et aboutirent le 5 janvier 1879 à un nouveau projet de convention.

La Commission de la Chambre, saisie de ce projet de convention, y fut nettement hostile ; son rapporteur M. Baïhaut en critiqua les stipulations techniques aussibien que les clauses financières et, comme M. Wilson, conclut à l'opportunité du rachat (mai 1880). Devant cette opposition le gouvernement retira le projet.

Programme Freycinet. — Cependant le Parlement avait voté le 17 juillet 1879 la loi sur le classement du réseau complémentaire des chemins de fer comprenant environ 9.000 kilomètres de lignes nouvelles, dont l'État était autorisé à entreprendre la construction, la question du mode d'exploitation restant réservée. On s'était mis à l'œuvre avec activité et les

travaux alimentés par le budget extraordinaire qui tirait ses ressources des émissions du 3 0/0 amortissable créé en 1878 à propos du rachat des compagnies secondaires, furent entrepris un peu sur tous les points de la France. La Compagnie d'Orléans ne voyait pas sans inquiétude la marche de ces travaux et l'exécution de ces lignes destinées, si elles étaient exploitées par l'État ou par une autre société, à lui faire concurrence en créant un certain nombre de raccourcis sur les trajets existants.

De son côté l'État ne tarda pas à s'apercevoir que les évaluations du programme de M. de Freycinet, dans lesquelles le kilomètre de chemin de fer était estimé 200.000 francs seraient largement dépassées et que celles même du Conseil général des ponts et chaussées, qui avait élevé le coût kilométrique à 250.000 francs, seraient insuffisantes.

D'autre part les émissions de 3 0/0 amortissable paraissaient devoir être de plus en plus considérables puisqu'il entraînait dans les prévisions du gouvernement que l'on dépenserait jusqu'à 500 millions par an pour les grands travaux publics payés sur le budget extraordinaire. Ces émissions paraissaient à un ministre aussi avisé que M. Léon Say, de nature à nuire au crédit public. Enfin, dans toutes les discussions parlementaires relatives au réseau complémentaire, on avait insisté sur la nécessité de faire contribuer les compagnies à la construction de ce réseau,

dont elles étaient censées devoir bénéficier par le trafic affluent qu'il leur apporterait. Il était donc dans la nature des choses que l'on tâchât de trouver un terrain d'entente, malgré l'insuccès des deux précédents projets de convention et bien que les préférences très marquées de la Commission des chemins de fer pour le rachat ne rendît pas cette entente facile.

Cependant MM. Léon Say, ministre des Finances, et Varroy, ministre des Travaux publics, établirent les bases d'un accord avec la Compagnie d'Orléans dans un protocole du 28 février 1882, joint au projet de budget de 1883. Ce protocole avait pour but de poser les bases générales d'une convention à passer pour l'exécution et l'exploitation d'un certain nombre de lignes non concédées et d'assurer le remboursement anticipé de la dette de la compagnie en vue de diminuer les émissions à faire pour les dépenses sur ressources extraordinaires. En exécution de ce protocole deux conventions furent conclues; la première, exclusivement financière, fut déposée le 18 mai 1882 sur le bureau de la Chambre.

La seconde convention exclusivement technique fut présentée le 22 mai 1882.

Malgré les avantages considérables que ce projet de convention assurait à l'État, il reçut à la Chambre un aussi mauvais accueil que les précédents et M. Baihaut fit un rapport entièrement défavorable et

conclut au rejet des propositions du gouvernement.

Malgré la facilité de la réfutation, M. Varroy ayant quitté le ministère, son successeur retira le projet de convention.

Mais l'État se trouvait aux prises avec des difficultés croissantes. En 1882, une crise amenée par les excès de la spéculation s'était déclarée et avait empêché toute émission de rente amortissable ; la situation ne paraissait pas plus favorable en 1883 et on ne voyait pas la possibilité de se procurer les fonds nécessaires à la continuation des travaux en faisant appel au crédit. D'ailleurs, la somme totale à emprunter encore dans un délai relativement court, et qui s'élevait pour les chemins de fer seuls à plus de deux milliards, pèserait très lourdement sur les cours de la rente.

L'insuccès d'un emprunt d'État pouvait avoir des conséquences désastreuses. D'autre part on ne pouvait songer à abandonner ou même à ajourner l'exécution de lignes sur lesquelles les populations comptaient. Le recours aux compagnies pour l'achèvement du réseau complémentaire s'imposait donc. La substitution de leur crédit à celui de l'État déchargeait celui-ci de sa plus grosse préoccupation financière. Un échec d'une émission d'obligations, toujours limitée à une somme assez faible, et qui s'écoulait pour ainsi dire au jour le jour, aux guichets des compagnies, au fur et à mesure des disponibilités du public,

était improbable, et ne pouvait avoir de répercussion fâcheuse sur le marché des valeurs.

Demander aux compagnies l'avance des fonds nécessaires pour la continuation des travaux en les leur remboursant par annuités, de façon à en répartir les charges sur un grand nombre d'années, se procurer des ressources immédiates par le remboursement de la dette de celles qui avaient fait appel à la garantie d'intérêt, leur concéder l'exploitation des lignes nouvelles entreprises sur le territoire de leurs réseaux, en outre, pour la Compagnie d'Orléans, arriver par un échange de lignes à donner au réseau d'État l'homogénéité qui lui était nécessaire, c'était pour le Gouvernement le moyen de sortir des embarras auxquels l'avait acculé la hâte excessive avec laquelle en avait entrepris les travaux du troisième réseau et assurer dans l'avenir le régime de ce réseau dont on ne s'était pas occupé au moment où on en décidait l'exécution. Tels furent les principes suivant lesquels s'engagèrent les négociations annoncées dans la déclaration ministérielle du 22 février 1883.

Observons ici que si l'on avait reproché aux compagnies les résistances opposées par elles à la construction de lignes nouvelles, reproche peu fondé d'ailleurs puisque chaque convention conclue depuis 1857 avait comporté pour elles l'acceptation de la concession de chemins de fer de moins en moins productifs, la précipitation mise à engager sur tous

les points du pays l'exécution du programme Freycinet avait produit des effets plus fâcheux et risqué de compromettre le crédit de l'État. Le rôle modérateur que les compagnies auraient pu jouer si l'on avait cherché à s'entendre avec elles sur les bases des conventions antérieures eût assurément mieux sauvegardé les intérêts du Trésor et le pays n'en eût pas moins eu les voies de communication dont il avait besoin. On n'aurait pu les lui promettre dans le délai qu'on avait espéré réaliser, mais leur réalisation progressive aurait épargné les secousses trop vives au crédit public et aurait mieux réparti les charges que nous allons voir s'accumuler sur les années postérieures à 1883. Nous n'avons pas besoin de rappeler du reste que les délais primitivement indiqués par M. de Freycinet ont été considérablement dépassés puisque son programme n'est pas encore achevé à l'heure actuelle.

Nous allons maintenant étudier en détail la convention passée le 28 juin 1883 entre M. Raynal, ministre des Travaux publics et M. Andral, président du conseil d'administration de la compagnie et agissant en son nom (1), convention rendue définitive par la loi du 20 novembre de la même année.

1. Délégation avait été donnée à M. Andral par le Conseil d'administration le 22 juin 1883, sous réserve de l'approbation par l'assemblée des actionnaires dans les trois mois du vote de la loi approuvant la convention au nom de l'État.

Les deux premiers articles sont relatifs à la désignation des lignes reprises à la compagnie par l'État, et des lignes cédées en échange par l'État à la compagnie.

Article premier.— L'État reprend à la compagnie les lignes ci-après :

DÉSIGNATION DES LIGNES	Longueur
Nantes à la Roche-sur-Yon	75 kil.
Niort à la Possonnière	165
Saint-Benoist à la Rochelle et Rochefort. .	157
Château-du-Loir à Saint-Calais	44
TOTAL.	441

Ces lignes devaient être livrées dans un délai de trois mois à dater de la loi approbative des conventions ; elles devaient être remises dans l'état où elles se trouvaient avec les immeubles, mobilier et outillage qui en dépendaient, mais sans matériel roulant ni approvisionnement. L'État pourra requérir la cession des approvisionnements pour le service des lignes reprises moyennant le paiement de leur valeur fixée de commun accord ou à dire d'expert.

Article 2. — L'État, en échange des lignes reprises à l'article 1^{er}, cède à la compagnie les lignes suivantes qui à l'avenir feront parties de ses concessions.

DÉSIGNATION DES LIGNES	Longueur
Angoulême à Limoges	155 kil.
Le Quéroÿ à Nontron	
Bordeaux à la Sauve	28
Clermont à Tulle et embranchement sur Vendes	225
Limoges à Meymac	91
Limoges au Dorat.	54
Orléans à Montargis	74
Périgueux à Ribérac	29
Saillat à Bussières-Galant	45
Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande . .	33
Tours à Montluçon avec embranchement sur Lavaud-Franche	255

Ces lignes seront remises sans approvisionnement ni matériel roulant, la compagnie se charge de les pourvoir du matériel et des approvisionnements nécessaires à l'exploitation.

L'État pourvoira aux travaux de parachèvement reconnus nécessaires et aux travaux qu'exigera la réception des lignes aux gares d'attache. Les travaux seront exécutés par les soins de la compagnie.

Quel devait être le mode de paiement de cet échange de lignes, l'article 5 dispose sur ce point.

Article 5. — A dater de l'achèvement de la ligne de Tours à Montluçon et Lavaud-Franche, on devait relever pendant cinq années consécutives d'exploitation, d'une part les produits nets réalisés sur les lignes cédées par l'État, d'autre part les produit nets

réalisés sur les lignes cédées par la Compagnie d'Orléans.

Sur chacune des lignes on prendrait le produit net moyen ; ce produit net ne pourrait être inférieur au produit net de la dernière année prise comme terme de comparaison ni au produit net constaté en 1882 sur les lignes déjà ouvertes.

Si les lignes cédées par l'État donnaient un produit net supérieur à celui des lignes cédées par la Compagnie d'Orléans, cette compagnie serait tenue jusqu'à l'expiration de sa concession de verser au Trésor une annuité égale à la différence des produits nets constatés. Cette annuité serait portée en dépense au compte unique d'exploitation prévu par l'article 13 de la convention.

Si, au contraire, les lignes cédées par l'État donnaient un produit net inférieur à celui des lignes cédées par l'Orléans, l'annuité serait due par l'État jusqu'à l'expiration de la concession et elle serait portée en recette au compte d'exploitation prévu par le même article (1).

Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de chaque ligne serait établi par l'administration exploitante, justifié dans la forme prévue par le décret du 6 mai 1863 (2).

1. En fait, l'annuité a été payée par l'État. V. *Infra*.

2. Voir *infra* en deuxième partie l'analyse de ce décret.

Mais jusqu'au 1^{er} janvier de l'année à partir de laquelle commencerait le versement de l'annuité, à qui devrait profiter le produit net ?

Le dernier paragraphe de l'article 5 stipulait que jusqu'à cette époque la Compagnie d'Orléans versera au Trésor le produit net des lignes à elle cédées par l'État, elle recevra par contre le produit net des lignes cédées par elle à l'État.

Enfin le trafic échangé entre Tours et Montluçon et leurs au delà ferait l'objet d'un compte commun et serait partagé par moitié entre les deux itinéraires concurrents, savoir : l'un par Châteauroux, appartenant à la ligne nouvelle, l'autre par Vierzon et Bourges, appartenant à la ligne ancienne de Tours à Vierzon.

Après avoir rectifié les frontières des deux réseaux et réglé le prix d'échange des lignes qu'ils s'étaient fait réciproquement, l'État concède par l'article 3 de la convention les lignes du plan Freycinet qui revenaient à la Compagnie d'Orléans.

Certaines de ces concessions étaient fermes, les autres étaient éventuelles, la concession de ces dernières devenait ferme par le fait de la déclaration d'utilité publique (1).

Enfin toutes ces lignes seront construites partie aux frais de l'État, partie aux frais de la compagnie

1. Cette déclaration, après enquête, est faite par une loi.

dans la proportion indiquée à l'article 8. La limite de concession pour les lignes nouvelles était fixée, comme pour le réseau existant, au 31 décembre 1956.

Nous donnons ci-dessous les concessions définitives et les concessions éventuelles.

Concessions définitives

DÉSIGNATION DES LIGNES	Longueur kilométrique
Angers à La Flèche	44 kil.
Tournon à La Châtre	100
Auneau à la limite de S. et O. vers Etampes et Etampes à la limite de S. et O.	31
Aurillac à Saint-Denis-lès-Martel.	61
Blois à Romorantin	48
Bourges à Gien et Argent à Baune-la-Rolande.	154
Cahors à Capdenac et embranch ^t sur Figéac.	69
Châtellerault à Tournon-Saint-Martin	41
Civray au Blanc	97
Confolens à Excideuil	17
Issoudun à Saint-Florent	23
La Flèche à Saumur	51
Le Blanc à Argent (à voie étroite, convention de 1892)	190
Limoges à Brive	254
Montauban à Brive	182
Marmande à Angoulême.	46
Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis- lès-Martel.	92
Montluçon à Eygurande.	139
Nontron à Sarlat, avec embranchement d'Hau- tefort au Burg	60
Poitiers au Blanc	34
Port de Piles à Preuilly.	15
Preuilly à Tournon-Saint-Martin.	23
Quimper à Douarnenez	20
Quimper à Pont-l'Abbé	

DÉSIGNATION DES LIGNES	Longueur kilométrique
Saint-Sébastien à Guéret	45 kil.
Saint-Denis-lès-Martel au Buisson avec em- branchement sur Gourdon	82
Villeneuve-sur-Lot à Tonneins	33
CONCESSIONS ÉVENTUELLES	
De la limite de S. et O. vers Auneau à Étampes.	
Laqueille au Mont-Dore.	14 kil.
La Sauve à Eymet	69
De Mauriac à Vendes	17

Ainsi que nous l'avons dit, un des buts de la convention était de procurer à l'État des ressources immédiatement disponibles par la liquidation de la dette de la compagnie en ce qui concerne la garantie d'intérêt. Cette dette fut arrêtée, intérêts compris jusqu'au 1^{er} janvier 1883, à 203.398.881 fr. 26. Cette dette devait être remboursée en travaux ainsi qu'il est dit à l'article 8 (1).

La compagnie s'engageait en outre à accepter la concession qui lui serait faite par l'État d'environ 400 kilomètres de voies à désigner par l'administration supérieure la compagnie entendue.

1. Elle cesse de porter intérêt à partir du 1^{er} janvier 1884; compensation faite du remboursement sur le produit net de 1883 et des intérêts courus sur le total de la dette en 1883, le remboursement total a été de 209.000.000 environ.

Cette clause a eu son plein accomplissement et ces 400 kilomètres sont actuellement dépassés.

Par l'article 4, l'État faisait abandon à l'Orléans des lignes ci-après :

Aubusson à Felletin	11 k. 00
Auray à Quiberon.	26 k. 00
Concarneau à Rosporden.	15 k. 00
Questembert à Ploërmel.	33 k. 00
Vieilleville à Bourganeuf.	20 k. 00

Lignes que la compagnie exploitait provisoirement en vertu de traités spéciaux conclus avec l'État au fur et à mesure de l'ouverture de ces lignes.

La compagnie se chargeait de les pourvoir du matériel et des approvisionnements nécessaires à leur exploitation.

De son côté, l'État s'engageait à pourvoir aux travaux de parachèvement qui y seraient reconnus nécessaires et aux dépenses à faire pour la réception de ces lignes dans les gares d'attaches (1).

Restait à déterminer comment seraient exécutés les travaux des lignes du plan Freycinet, qui exécuterait ces travaux et surtout de quelle façon on ferait face financièrement aux frais qui seraient occasionnés; c'est l'article 8 qui règle ce point.

La compagnie et l'État contribuent tous les deux aux frais de construction de ces lignes, mais dans la proportion suivante.

1. Ces travaux seront faits par la compagnie.

Alors que dans les conventions précédentes l'État fournissait une subvention fixe en capital ou en annuités, c'est la part de la compagnie qui reste fixe et ne porte que sur la superstructure ; l'infrastructure restant en entier à la charge de l'État.

Cependant, une exception était faite pour la ligne de Limoges à Montauban en raison de son importance. La compagnie versait pour contribution aux dépenses de toute nature restant à faire sur cette ligne une somme de 40 millions. Dans le cas où ces dépenses n'atteindraient pas 40 millions, le surplus serait versé dans les caisses du Trésor, dans les six mois de l'ouverture de la ligne (1).

En second lieu la compagnie versait une contribution fixe de 25.000 francs par kilomètre de voie simple pour les seules dépenses de superstructure.

Enfin elle devait en dernier lieu, fournir à ses frais le matériel roulant, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements.

Mais ce qu'il est important de noter ici et c'est ce qui est en somme la clef de voûte du système, c'est la disposition suivante :

Que la compagnie exécute des travaux pour le compte de l'État, ou que l'État termine directement certaines lignes, la compagnie ferait l'avance de tous

1. Ce paragraphe n'a pas reçu son application car il a fallu plus de 40 millions pour la seule section de Cahors à Brive.

les fonds nécessaires pour faire face à ces frais. Si le gouvernement désirait renoncer à cette disposition, il en préviendrait la compagnie six mois à l'avance. Il est inutile d'ajouter que l'État a usé du bénéfice de cette disposition (1).

Les dépenses à rembourser par l'État comprennent les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, mais ces dépenses ne devront en aucun cas dépasser les maxima fixés d'un commun accord entre l'État et la compagnie après approbation des projets d'exécution (2).

Pour la fixation du maximum ou la détermination des exceptions à ce maximum, si les parties ne sont pas d'accord il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant son arbitre et ceux-ci choisissant un tiers arbitre pour les départager si besoin en est.

L'article 9 impose à la compagnie, à ses frais, les travaux nécessaires pour ramener les lignes de Sceaux et de Limours à la voie normale dans un délai de quatre ans.

La compagnie ayant fait des avances à l'État pour

1. Au 31 décembre 1906 le montant des avances faites par la compagnie à l'État était de 256 millions.

2. Il est des exceptions pour les cas de force majeure ou pour les dépenses présentant un certain caractère aléatoire dans les estimations : souterrains, achats de terrains, épaissements, consolidations, etc...

l'exécution des travaux du plan Freycinet, de quelle façon en est-elle remboursée ?

Et tout d'abord, nous dit l'article 10, ces dépenses sont couvertes par voie de compensation avec les sommes dues par la compagnie à l'État au titre de la garantie d'intérêt et liquidées, comme dit l'article 7, à 205.398.881 fr. 26.

Pour le surplus de ces sommes la compagnie sera remboursée de ses avances au moyen d'annuités représentant les charges des sommes réellement dépensées par elle pour le compte de l'État (1). Le montant de cette annuité sera réglé pour chaque exercice au 31 décembre de chaque année et la compagnie aura droit aux intérêts de cette somme au taux effectif de l'emprunt à partir du 1^{er} janvier jusqu'au jour où elle aura été réellement soldée.

Le chiffre de l'annuité sera arrêté chaque année d'après le prix moyen de toutes les émissions d'obligations pendant cet exercice ; on tiendra compte pour ce règlement de tous droits à la charge de la compagnie et des frais accessoires dont elle justifiera ; on déduira l'intérêt couru au jour de la vente des titres.

Quelle que soit l'époque de l'année où les sommes auront été dépensées, on y ajoutera six mois d'intérêt au taux effectif de l'emprunt.

1. Ces charges seront déterminées conformément à l'article 2 de la convention du 22 juillet 1872, intérêts, amortissements, frais divers.

L'Etat remboursera les frais du service des obligations émises pour lui faire des avances.

Ces frais seront abonnés à raison de 0,10 par an et par obligations en circulation.

La convention fixe les délais (1) dans lesquels les lignes de l'article 3 devront être livrées faute de quoi la compagnie verra pour ces lignes sa part contributive augmentée de 5.000 francs par kilomètre et par année de retard. On ne mettra pas à sa charge les retards provenant des difficultés financières rencontrées sur le marché pour la réalisation des fonds.

A dater de l'application de la convention, on ne fait plus de distinction entre l'ancien et le nouveau réseau, l'ensemble de la concession ne forme qu'un seul réseau et ne donne plus lieu qu'à un compte unique de recettes et de dépenses d'exploitation.

Par suite de la suppression du déversoir la totalité du produit net des anciennes lignes, et non plus une partie comme sous l'empire des conventions de 1859, venait compenser les déficits des lignes nouvelles.

En échange des charges que la compagnie acceptait, l'État étendait la garantie d'intérêt à la totalité

1. Dix-huit mois à partir de la livraison régulière de l'infrastructure pour les lignes dont la compagnie ne fera que la superstructure ; cinq ans à partir du jour de l'approbation des plans parcellaires pour celles qu'elle exécutera entièrement. Ces dispositions ont été modifiées par la convention de 1886.

des sommes engagées, y compris celles des travaux complémentaires de l'ensemble du réseau, et le dividende simplement réservé était transformé en dividende minimum garanti. Mais en revanche la limite pour le partage des bénéfices était abaissée, et la part de l'État était élevée. Toutefois on précisait bien, pour fixer un point qui avait pu paraître litigieux, que ce droit au partage ne commençait à s'exercer qu'après remboursement de la dette de garantie. Jusqu'à la totalité des excédents était affectée à ce remboursement.

L'article 14 qui est relatif à cette garantie comporte les stipulations suivantes :

Désormais la compagnie ne pourra faire appel à la garantie d'intérêt que dans le cas où le produit net résultant du compte unique d'exploitation serait insuffisant pour faire face aux affectations suivantes :

1° a) Les charges effectives c'est-à-dire les intérêts, amortissement et frais accessoires des sommes dépensées par la compagnie, déduction faite des sommes reçues de l'État comme subvention par annuités pour la mise en service des lignes constituant son ancien et son nouveau réseau actuel, y compris les chemins de la Sarthe (1), sous déduction du capital actions.

1. Une loi postérieure en date du 16 juillet 1900 a été nécessaire pour classer ces chemins dans le réseau d'intérêt général.

b). — Pour l'exécution des engagements imposés par les articles 2, 3, 4, 8 et 12.

c). — Pour les travaux complémentaires et de parachèvement exécutés à toute époque à dater de 1883 après approbation du ministre.

d). — Pour l'approvisionnement de l'ensemble du réseau sans que l'importance en puisse excéder 40 millions.

2° L'intérêt et amortissement des sommes affectées par la compagnie au remboursement de sa dette suivant l'article 10.

3° L'intérêt et l'amortissement des actions tels qu'ils sont réglés par l'article 2 des statuts.

4° Une somme de 24.600.000 francs (1).

Les dépenses de premier établissement de l'ancien réseau et des chemins de la Sarthe sont arrêtées à :

Ancien réseau.	519.257.447 fr. 13
Réseau de la Sarthe.	17.262.864 fr. 32
Soit au total.	536.520.311 fr. 45

Si l'Etat fait des avances par suite d'insuffisance du produit net, les excédents qui se produiront dans la suite seront uniquement affectés au remboursement

1. Cette somme répartie entre les 600.000 actions donne pour chacune 41 francs qui, ajoutés au 15 francs d'intérêt annuel pour les actions non amorties forment le dividende minimum garanti de 56 francs égal à celui qui était servi depuis vingt ans.

de ces avances avec intérêt simple à 4 0/0 ; c'est la même stipulation qu'en 1859.

Il y aura lieu au partage des bénéfices lorsque, toute dette de garantie étant soldée, le produit net dépassera de 9.600.000 francs les sommes nécessaires pour faire face aux affectations indiquées plus haut. On partagera alors le surplus dans la proportion de $\frac{2}{3}$ pour l'Etat et $\frac{1}{3}$ pour la compagnie (1).

La loi du 16 septembre 1871 avait ajouté une surtaxe aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer ; si l'État enlève cette surtaxe, la compagnie s'engage à réduire les taxes de 10 0/0 pour la deuxième classe et 20 0/0 pour la troisième ou suivant toute formule équivalente arrêtée d'accord entre les contractants.

Si l'Etat fait de nouvelles réductions sur l'impôt, la compagnie s'engage à faire les mêmes réductions sur les tarifs de voyageurs à condition qu'elle ait retrouvé les recettes nettes réalisées antérieurement à la première réduction. La compagnie ne pourra naturellement pas être obligée de maintenir ces réductions si l'État rétablit ces impôts directement ou indirectement ; et en cas de rachat dans une période

1. Cette somme de 9.600.000 francs représente 16 francs par action ; le dividende avant partage est donc fixé à 72 francs. Il était de 90 francs sous l'empire des conventions de 1859 et l'État ne recevait que la moitié des bénéfices excédants.

de cinq ans après qu'une réduction aura été faite on ajoutera au montant total de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en prenant pour base les recettes nettes des voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme (1).

Mais il fallait prévoir que le nouveau réseau serait très peu productif au moins au début. Pour ne pas charger outre mesure le compte d'exploitation et par suite celui de la garantie des premières années et ne pas accroître démesurément les avances de l'Etat on s'arrêta à ce parti, déjà admis dans les conventions antérieures, de répartir ces insuffisances sur la durée de la concession en les imputant au compte d'établissement, de façon à ne faire porter sur le compte d'exploitation que leurs charges d'intérêt et d'amortissement et ces charges furent garanties par l'Etat. L'article 18 stipule en conséquence que jusqu'au 1^{er} janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes de l'article 3, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses mises à la charge de la compagnie par l'article 8 seront payés par les produits des sections de ces lignes successivement ouvertes. En cas d'insuffisance, la compagnie est autorisée à porter ces dépenses au compte de premier établissement et elles donne-

1: Une première application de cette disposition a eu lieu en 1893, l'Etat ayant supprimé la surtaxe de grande vitesse.

ront lieu aux prélèvements prévus par l'article 14 relatif à la garantie d'intérêt.

Si l'État rachète la concession (art. 37 du cahier des charges) la compagnie a le droit, pour toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans, de faire régler le montant de l'indemnité sur le prix de premier établissement et non d'après les recettes nettes.

C'est l'application générale de la loi du 23 avril 1874, dite loi Montgolfier, dont nous avons parlé plus haut.

En outre de l'annuité et des remboursements prévus par l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires exécutées sur son réseau avec approbation ministérielle postérieurement au 1^{er} janvier 1884. Ce remboursement se fera sous déduction de 1/15 par chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice où ces dépenses auront été exécutées.

L'annuité à payer à la compagnie ne pourra en aucun cas être inférieure à l'ensemble des sommes prévues aux paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article 14, déduction faite des charges d'intérêts et d'amortissement des sommes remboursées en vertu de la disposition précédente (dépenses complémentaires), c'est-à-dire aux sommes nécessaires pour faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement des sommes dépensées pour l'établissement, les travaux complé-

mentaires (sous la déduction ci-dessus stipulée), les approvisionnements du réseau et le remboursement de la dette, et pour assurer aux actions le dividende minimum garanti.

Ces conditions de rachat sont plus avantageuses pour la compagnie que celles résultant du cahier des charges, mais il faut remarquer d'abord qu'en ce qui concerne les lignes de moins de quinze ans on ne faisait qu'appliquer un principe déjà inscrit dans une loi antérieure, que, d'ailleurs, une ligne aussi récemment ouverte ne peut donner encore tous les produits sur lesquels la compagnie était en droit de compter pour rémunérer ses dépenses d'établissement si elle avait continué l'exploitation, et qu'il n'aurait pas été juste de lui allouer seulement l'annuité résultant d'un produit net insuffisant et quelquefois négatif.

Quant aux travaux complémentaires, leur amortissement ne pouvait être obtenu que par la continuation de la perception des plus-values de recettes provenant du mouvement ascensionnel du trafic en vue duquel ils avaient été exécutés.

Il eût été injuste que l'Etat, bénéficiant de ces installations pour son exploitation postérieure au rachat, n'en tint pas compte à la compagnie dans une autre forme.

Enfin la situation particulière créée à la compagnie par le voisinage du réseau d'État rendait néces-

saïres des dispositions réglant les questions de trafic. Elles font l'objet de l'article 16.

L'examen des conventions au Parlement donna lieu à une discussion très étendue et souleva de violentes critiques.

Celle avec la Compagnie d'Orléans fut particulièrement attaquée.

A la Chambre, M. Madier de Montjau conclut au rachat général des chemins de fer. M. Allain-Targé s'en tint au rachat de l'Orléans, qu'il déclarait indispensable pour permettre au réseau d'État de vivre. M. Wilson arrivait aux mêmes conclusions.

Au Sénat, M. Tolain ne se déclarait disposé à accepter les conventions que si le Gouvernement se réservait le choix des Directeurs des compagnies.

Cependant le ministre l'emporta et la convention avec la Compagnie d'Orléans fut approuvée par une loi du 20 novembre 1883. Un article de cette loi, pour compenser les avantages accordés pour les travaux complémentaires, dispose que chaque année un article de la loi de finances fixera le montant des travaux que les compagnies seront autorisées à imputer à ce compte.

Après avoir été votée par le Parlement la convention de 1883 devait être approuvée par les actionnaires de la compagnie. Cette assemblée générale extraordinaire fut tenue à cet effet le 31 décembre 1883.

En exposant les principales dispositions du nouveau pacte conclu avec l'État, le conseil d'administration faisait ressortir les motifs qui l'avaient guidé dans ses négociations.

Il mentionnait notamment les préoccupations que lui causait la construction dans l'intérieur du réseau de lignes dont un certain nombre pouvaient faire une concurrence sérieuse aux lignes déjà exploitées par la compagnie, les pertes graves qu'elle pouvait subir si ces lignes étaient groupées entre les mains de sociétés fermières, peu intéressées aux résultats financiers de leur exploitation, et devenaient le théâtre d'essais plus ou moins hasardeux.

Il appelait l'attention sur l'arrêt dans la progression du revenu réservé qui de 1880 à 1882, n'avait augmenté que de 4.000 francs. Il était probable que ce revenu resterait à peu près fixe pendant la période de douze ou quinze ans qui paraissait nécessaire pour le remboursement de la dette et que, les charges allant toujours en croissant, le dividende diminuerait chaque année. Au contraire, par la convention un dividende minimum fixe de 56 francs était garanti aux actionnaires.

Sans être aussi optimiste que le ministre des Travaux publics, et surtout sans donner sur les résultats financiers de la convention, sur l'époque probable de l'ouverture de la période du partage des bénéfices, les précisions confiantes à l'excès qu'il avait

apportées au Parlement, le conseil exprimait l'espoir que la compagnie aurait peu à faire appel à la garantie.

Après cet exposé la convention fut approuvée par l'Assemblée des actionnaires.

Convention pour les doubles voies. — Le Gouvernement s'était préoccupé des moyens d'obtenir l'exécution des doubles voies sur les lignes dont le trafic pouvait le comporter. Aucune disposition n'existe dans la convention du 20 novembre 1883, mais une convention spéciale du 11 juin 1883, approuvée par une loi du 14 avril 1885 combla cette lacune.

L'État peut imposer à la compagnie le doublement de la voie sur une ligne quelconque et quelles que soient les recettes. La compagnie exécute les travaux, mais elle en est remboursée par une annuité correspondant aux charges effectives de l'emprunt qu'elle a dû faire pour faire face dans l'année aux dépenses de ce doublement. Quand les travaux sont achevés et définitivement réglés, la somme des annuités partielles forme le montant de l'annuité définitive qui est servie tant que la recette brute sur la ligne considérée ne dépasse pas 35.000 francs par kilomètre.

Quand ce niveau est atteint le service de l'annuité cesse et le montant des dépenses faites est inscrit au compte d'établissement comme travaux complémentaires et jouit de la garantie d'intérêt telle qu'elle est

réglée par l'article 14 de la convention du 20 novembre 1883.

Convention de 1887. — Divers points de détail de la convention de 1883 ont été modifiés par une convention ultérieure du 17 mai 1886, approuvée par la loi du 21 décembre 1887.

L'État, par ce nouveau traité, se réservait l'exécution des travaux d'infrastructure, ceux de superstructure y compris la modification et l'agrandissement des gares d'attache, étant réservés à la compagnie. Il répondait ainsi aux objections qu'on avait faites dans le Parlement à l'exécution de la totalité des travaux par la compagnie qui, disait-on, aurait tout intérêt à ne pas ménager les dépenses d'établissement pour avoir une ligne facile à exploiter. Les travaux d'infrastructure, une fois achevés, devaient être remis, par un procès-verbal dressé dans la forme fixée par le cahier des charges supplémentaires de 1868, à la compagnie qui avait dix-huit mois, à partir de cette remise, pour achever les travaux lui incombant.

Enfin la convention réglait un point litigieux entre l'État et la compagnie au sujet du remboursement de la dette. Il était entendu que les dépenses de toute nature à faire non seulement sur les lignes de l'article 3 de cette convention, c'est-à-dire sur les lignes nouvelles, mais aussi sur celles de l'article 2 et de l'article 4, c'est-à-dire sur celles échangées ou abandonnées gratuitement et qui pouvaient exiger

des parachèvements, seraient imputées sur ce remboursement. Ces derniers travaux qui incombaient à l'État, ne seraient donc pas payés en argent à la compagnie comme on aurait pu le supposer d'après les termes des articles 2 et 4.

Les articles 8 et 12 de la convention de 1883 étaient modifiés en conséquence.

Un des articles de la convention de 1883 qui avait soulevé des critiques lors de la discussion parlementaire est celui (art. 18) qui règle le mode d'imputation des insuffisances d'exploitation des lignes du réseau complémentaire.

Nous rappelons qu'aux termes de cet article la compagnie avait la faculté de porter au compte d'établissement l'excédent des charges effectives des capitaux dépensés par elle pour les lignes nouvelles (lignes de l'article 3) sur les produits nets de ces lignes jusqu'au 1^{er} janvier de l'année suivant l'achèvement de l'ensemble de ces lignes.

Mais s'il était naturel, aussi bien dans l'intérêt de l'État que dans celui de la compagnie, de ne pas faire peser sur les comptes des premières années d'exploitation de voies ferrées forcément improductives, les déficits qui auraient grossi démesurément la dette de garantie, il y avait intérêt aussi à ne pas prolonger trop longtemps cette imputation, qui chargeait le compte d'établissement et engageait ainsi l'avenir de la compagnie.

Or, les délais pour l'achèvement du programme Freycinet devaient certainement dépasser les prévisions et il était probable qu'il serait au moins doublé.

D'autre part si, à l'expiration du délai fixé par l'article 18 le solde du compte d'exploitation de l'ensemble des lignes neuves était encore en déficit, comme on pouvait le craindre, ce déficit allait retomber d'un seul coup au compte unique et faire monter brusquement les avances pour garantie d'intérêt.

Il était préférable pour l'État de faire cette opération progressivement par un rattachement successif des lignes nouvelles au réseau principal.

Convention du 10 décembre 1890.— Mais la compagnie hâtait ainsi le moment où le produit net de ce réseau allait se déverser sur les lignes improductives qu'on lui avait imposées et faisait par conséquent un nouveau et réel sacrifice.

Un accord intervint cependant et une convention passée le 10 décembre 1890 entre elle et le ministre des Travaux publics et approuvée par la loi du 29 juillet 1892, stipule que les dispositions de l'article 18 de la convention de 1883 seraient remplacées par les suivantes :

Les lignes de l'article 3 seraient successivement rattachées au compte unique d'exploitation dans un délai de cinq ans à partir du 1^{er} janvier suivant l'ouverture de la ligne entière.

Jusqu'à l'expiration de ce délai, les insuffisances

pouvaient être portées au compte d'établissement et jouissaient alors de la garantie d'intérêt comme toutes les autres sommes portées à ce compte, aux termes de l'article 14 de la convention de 1883 ; ainsi d'ailleurs que l'avait prévu l'article 18, cette inscription cessait le 1^{er} janvier suivant l'achèvement de l'ensemble des lignes nouvelles.

Pour éviter toute difficulté d'interprétation, les lignes de Limoges à Montauban et de Montauban à Brive étaient considérées comme n'en faisant qu'une. Au contraire, les embranchements de Gourdon et de Figeac formaient deux lignes séparées.

Non seulement l'exécution du vaste programme de chemins de fer établi en 1879 était ralentie, mais on s'apercevait qu'il faisait peser de très lourdes charges sur le Trésor. Aussi les conventions de 1883 étaient à peine signées que l'on cherchait les moyens d'atténuer ces charges.

Pour cela il fallait, puisqu'on ne pouvait renoncer à son exécution, ni même l'ajourner à une date trop reculée, ou faire repasser dans le réseau d'intérêt local un certain nombre de lignes classées parmi les chemins d'intérêt général, ou chercher les moyens de réaliser des économies dans leur exécution. On pouvait arriver par l'admission de conditions techniques plus souples, tout en conservant la voie normale, ou même en adoptant la voie étroite qui, en

permettant d'épouser mieux le relief du sol, réduirait très sensiblement les dépenses.

D'autre part l'Etat s'était réservé, dans la convention de 1883, la faculté de concéder à la compagnie 400 kilomètres de lignes dont l'énumération n'était pas donnée.

Convention de 1892-1893. — Pour ce double motif, de nouvelles négociations s'engagèrent et aboutirent à une convention du 17 juin 1892, approuvée par la loi du 20 mars 1893.

Le premier article concédait à la Compagnie d'Orléans de nouvelles lignes soit à titre définitif, soit à titre éventuel (1).

1. Concessions définitives.

Confolens à la ligne de Civray au Blanc, longueur.	25 k.
Saint-Éloi à Pauniat.	45 k.
Gouttières à Létrade.	35 k.
Ribérac à Parcoul (remplaçant la ligne non concédée de Ribérac à Montmoreau).	30 k.
Saint-Aignan-Noyers à Blois. ,	38 k.

Concessions éventuelles.

Libourne à Langon (par moitié avec le Midi), long.	24 k.
Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-le-Rolande. .	57 k.
Limours à Dourdan	20 k.
Bort à Neussargues.	71 k.
Bourganeuf à Felletin.	45 k.
Felletin à Ussel.	44 k.
Tulle à Aurillac	60 k.
Uzerche à Tulle.	34 k.

En vertu du second article les lignes du Blanc à Argent (déjà concédée par la convention de 1883), de Gouttières à Létrade, Tulle à Aurillac, Uzerche à Tulle et à Bugeat, Saint-Aignan à Blois, Cahors à Moissac, et Confolens à Bellac devaient être établies à voie d'un mètre.

D'après l'article 5, les terrains pouvaient n'être acquis et les ouvrages d'arts exécutés que pour une voie (cette disposition était appliquée depuis la construction du deuxième réseau).

Mais l'exploitation de lignes d'un type tout à fait différent de celui de son réseau principal ne pouvait guère être assurée directement par la compagnie. Aussi était-elle autorisée par l'article 9 à conclure pour cette exploitation des traités généraux, qu'elle devait soumettre à l'approbation du ministre.

Mais pour trouver facilement des rétrocessionnaires pour ces lignes, il y avait avantage à pouvoir leur faire exécuter celles qu'ils seraient appelés à

Uzerche à Bugeat.	45 k.
Cahors à Moissac	57 k.
Villeneuve-sur-Lot à Falguerat.	48 k.
Ruffec à Excideuil-le-Vieux.	41 k.
Confolens à Bellac.	37 k.
Lavaufranche à Évaux.	23 k.
Le Dorat à Magnac-Laval	7 k.
Guéret à la Châtre.	68 k.
Ussel à Bort.	29 k.
Bussière-Galant à Saint-Yrieix.	18 k.

exploiter ; car on serait sûr ainsi qu'ils approprieraient l'instrument aux besoins de leur exploitation et de plus les profits de cette exploitation devant probablement être très modestes, malgré toute l'économie qu'y apporteraient des sociétés habituées aux petits réseaux d'intérêt local, on les attirerait par la perspective des bénéfices à réaliser sur la construction.

Aussi le même article autorise la compagnie à rétrocéder également la construction des lignes à voie étroite, qu'en vertu de l'article 6 elle devait assurer en entier, infrastructure et superstructure des lignes proprement dites et agrandissement des gares d'attache, et qui, d'après l'article 7, pouvaient faire l'objet de forfaits dont le montant serait fixé par le ministre des Travaux publics après avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, la compagnie entendue.

Au point de vue de l'imputation des dépenses d'établissement, déduction faite des sommes remboursées par l'État, de celle des dépenses et recettes de l'exploitation et de la garantie d'intérêts, les lignes à voie étroite étaient traitées comme l'ensemble des lignes concédées par la convention de 1883. Mais la contribution de la compagnie était limitée pour ces lignes à 12.500 francs par kilomètre, étant bien entendu que les parties empruntées aux voies normales, même lorsqu'il sera nécessaire de poser des rails

supplémentaires dans l'intérieur de ces voies, ne seront pas comprises dans la longueur à laquelle elle devra contribuer.

Résumé. — Dans l'histoire du développement des compagnies de chemins de fer quelques dates importantes sont à retenir.

C'est d'abord celle de la loi de 1842 qui imprima un vif essor à leur construction. Mais à ce moment le gouvernement est encore dans une période de tâtonnement et de manque de confiance dans les forces de l'industrie privée, bien que la loi ait fait appel à son concours.

Il donne l'exploitation à bail, pour des périodes de courte durée, en morcelant à l'extrême les réseaux. Mais après la Révolution de 1848 et dès le début du régime impérial, se manifeste la tendance à entrer résolument dans la voie de l'association de l'État avec les sociétés particulières ; à uniformiser la durée des concessions en les portant à 99 ans, à favoriser les fusions pour constituer des groupes puissants.

Cette œuvre est achevée en 1857 et à cette date les réseaux actuels sont formés dans leur ensemble.

En 1859, l'État fait un pas de plus et se solidarise avec les compagnies par la garantie d'intérêt accordée au nouveau réseau.

Si par cette garantie d'intérêt et par les subventions qu'il accorde pour la construction des lignes, il prend une part des dépenses des voies ferrées, il en

laisse une beaucoup plus lourde à la charge des compagnies, puisque, en ce qui concerne la Compagnie d'Orléans par exemple, pour une dépense d'établissement évaluée à plus de 800 millions en 1883 pour le nouveau réseau, il n'a fourni qu'un total de subvention de 167 millions ; en outre, par le fonctionnement du déversoir il atténue largement les charges de la garantie d'intérêt et fait couvrir les déficits des lignes nouvelles qu'il impose par les plus-values des lignes anciennes.

Enfin en 1883, il a recours de nouveau aux compagnies sous une autre forme pour l'établissement du troisième réseau dont les Chambres ont voté la construction. Ce sont les conventions, conclues à cette date, qui régissent encore les compagnies de chemins de fer et qui ne sont sans doute pas près de prendre fin, au moins pour la plupart d'entre elles, bien qu'à toutes les époques, comme nous avons pris soin de le faire remarquer au cours de cette étude, ce régime ait soulevé de vives critiques et qu'on lui en ait opposé d'autres différentes sinon même contraires.

Nous aurons à l'apprécier avec plus de détails dans la dernière partie de ce travail. Mais nous devons d'abord montrer comment il fonctionne dans la pratique.

DEUXIÈME PARTIE

Après l'analyse que nous venons de faire des conventions qui régissent les rapports financiers de l'État et de la Compagnie d'Orléans, il nous reste à les voir en action, à examiner leur application dans la pratique ; nous soulignerons au passage les difficultés auxquelles elles ont donné lieu, et nous indiquerons enfin les solutions de la juridiction contentieuse, dans les principaux procès qui lui ont été soumis.

§ 1. — La soulte.

ARTICLE 5 DES CONVENTIONS

Une des dispositions, la plus simple en apparence, pourrait-on croire, qui ont soulevé le plus de difficultés dans la pratique, qui ont fait naître les critiques les plus acerbes contre la Compagnie d'Orléans, est celle édictée par l'article 5 relativement au mode de paiement de l'échange des lignes effectué avec l'État par les articles 1 et 2 de la même convention. La compagnie, lors de l'approbation du rè-

glement de comptes par les Chambres, a été taxée de fraude, de dol et de malversation.

Voyons en détail comment a été appliquée cette disposition de l'article 5 et le cas qu'il faut faire des attaques dirigées contre la compagnie.

Rappelons tout d'abord les termes de la convention.

Pour unifier son réseau, l'État se faisait céder quatre lignes par la Compagnie d'Orléans (Art. 1^{er}) et lui cédait en revanche huit lignes (Art. 2). Le prix d'échange était réglé de la façon suivante (Art. 5).

Lorsque la ligne de Tours à Montluçon et Lavaud-Franche serait terminée, on observerait pendant une période de cinq années les produits nets des lignes échangées ; celui des contractants dont les lignes donneraient le moindre produit net paierait à l'autre une annuité égale à la différence des produits nets et cela pendant toute la durée de la concession de la Compagnie d'Orléans.

Depuis le 1^{er} janvier 1884 jusqu'à la clôture de la période d'observation, chaque partie verserait à l'autre les produits nets réalisés sur les lignes par elle cédées. Cependant pour les lignes de Tours à Montluçon les bénéfices seraient partagés par moitié entre les itinéraires concurrents.

En aucun cas les bénéfices nets servant de termes de comparaison ne seraient inférieurs ni à ceux réalisés en 1882 pour les lignes ouvertes à cette époque,

ni à ceux réalisés la dernière année de la période d'observation.

La ligne de Tours à Montluçon et Lavaud-Franche fut livrée en 1886, la période d'observations s'étendit de 1887 inclus à 1891 inclus.

Il s'agissait de déterminer exactement le montant de la soulte à payer par l'État à la compagnie ; en effet, dès 1885, l'État s'était rendu compte que les lignes qu'il avait cédées ne donneraient pas ou peu de bénéfices nets, que, par conséquent, la soulte à payer lui incomberait ; aussi commença-t-il dès lors à verser à la compagnie des provisions à valoir sur le montant exact de l'annuité.

En 1893, la Compagnie d'Orléans, après un échange de vues avec le réseau d'État à ce sujet, présenta son compte au ministre des Travaux publics ; elle estimait que l'État lui était redevable d'une annuité de 2.928.000 francs.

Cependant le contrôle portait à la connaissance du ministre que des faits graves pouvaient être relevés à la charge de la compagnie, et notamment des détournements de trafics et des dépenses exagérées d'entretien qu'on faisait supporter par les seules années de la période d'observation.

On fit remarquer d'un autre côté au ministre, que si ce litige était soumis aux tribunaux compétents, des questions d'une nature particulièrement délicate, et que, dans l'intérêt futur du Trésor, il était utile

de ne pas voir trancher définitivement, ne manqueraient pas d'être soulevées par la compagnie et que le Conseil d'État ne pourrait faire autrement que de les trancher. Aussi le contrôle jugeait-il qu'il serait préférable de traiter cette question à l'amiable.

M. Guyot-Dessaigne, alors ministre des Travaux publics, institua une commission dite de la Compagnie d'Orléans (1). Elle devait rechercher un terrain d'entente amiable avec la compagnie et voir s'il n'y avait pas possibilité de réduire ses prétentions, eu égard aux irrégularités qui avaient été signalées.

Après bien des travaux, la Commission spéciale, d'accord avec la Commission de vérification des comptes proposa d'adopter le chiffre de 2 millions 328.000 francs.

Un arrêté du ministre, en date du 18 juin 1900, liquida à ce chiffre l'annuité de soulte et à 7.124.474 fr.05 les restes à payer sur la soulte depuis 1884.

Aux budgets de 1900 et 1901, cette somme de 2.328.000 francs fut inscrite comme provisoire et dès lors votée sans discussion.

Mais quand il se fut agi d'inscrire au budget de 1901 les restes à payer sur la soulte depuis 1884, une vio-

1. Par décision ministérielle du 16 janvier 1895. Elle était composée de : MM. Doniol et René Lefèbvre, inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, Hamot, inspecteur général des finances, et Delamotte, inspecteur des finances, adjoint à son inspecteur général.

lente protestation fut portée à la tribune par M. Bourrat dans la séance du 4 juillet 1900, et la Chambre, malgré le rapport favorable de M. Plichon, refusa de voter le crédit.

Sur un rapport présenté par M. André Berthelot, la question fut reprise lors de la discussion du budget de 1902.

Le Gouvernement demanda de rendre définitive l'annuité de 2.328.000 francs et de voter les restes à payer ou de désavouer le ministre qui avait, pour sauvegarder les intérêts futurs du Trésor, liquidé cette dette à l'amiable.

Dans les séances des 18 et 19 février 1902 il s'éleva une vive polémique entre MM. Bourrat et Pierre Baudin, ministre des Travaux publics. Il n'est pas utile d'entrer dans le détail; on peut résumer le discours du député de Perpignan, en relevant la série des griefs invoqués par lui contre la compagnie et qui, selon lui, s'opposaient au vote du crédit demandé par le Gouvernement.

La soulte ne pouvait être arrêtée à la somme liquidée par le ministre, disait-il, parce que : 1° la compagnie avait faussé les chiffres pendant la période d'observation de deux manières : par des détournements de trafic d'abord, ensuite par des exagérations de dépenses d'entretien.

En second lieu, la Commission de vérification des comptes n'avait pu exercer son contrôle d'une façon

efficace, la compagnie avait détruit les pièces comptables élémentaires servant de base à cette vérification. Dans sa péroration il sommait le Gouvernement de déférer ce litige comme ceux déjà pendants avec la même compagnie, au Conseil d'État.

M. Pelletan appuya son collègue Bourrat et alla même jusqu'à dire que la compagnie avait usé de dol car elle savait fort bien en concluant la convention que la ligne de Poitiers à la Rochelle avait donné son maximum de rendement alors qu'on lui cédait des lignes neuves qui par la suite donnèrent de grands bénéfices.

M. Baudin, ministre des Travaux publics, leur répondit : que, en ce qui concernait les détournements de trafic comme en ce qui touchait aux exagérations de dépenses d'entretien, la Commission spéciale et la Commission de vérification des comptes avaient fait subir de notables réductions aux prétentions de la compagnie et que du reste, celle-ci pourrait être bien fondée de son côté à porter pareilles plaintes contre le réseau des chemins de fer de l'État.

Pour ce qui était de la disparition des pièces comptables il ne fallait pas exagérer l'importance de ce fait ; même chose s'était produite sur les autres réseaux et notamment sur celui de l'État ; du reste cette disparition concernait les bordereaux d'arrivage et d'expédition des marchandises dont la copie exacte était reproduite sur les registres des gares : la Com-

mission avait donc toutes les pièces utiles pour exercer son contrôle.

Quant à déférer le litige au Conseil d'État, la question était très délicate ; il était certains points litigieux d'une nature particulière, qui ne manqueraient point d'être soulevés à l'occasion de ce procès et qu'il importait, dans l'intérêt futur de l'État, de ne point voir trancher par une décision de justice, au cas où l'on viendrait à racheter la compagnie.

On faillit désavouer les deux ministres des Travaux publics et des Finances sous la virulente poussée de M. Bourrat : les crédits demandés furent toutefois votés par la Chambre, l'annuité de 2.328.000 francs le 19 février 1902 et les restes à payer le lendemain sans discussion.

Cette affaire traîna longtemps dans les cartons du Sénat ; elle fit en 1904 l'objet d'un très court, mais concluant rapport de M. Milliès-Lacroix, et le Sénat vota sans discuter les crédits demandés.

Les restes à payer, c'est-à-dire une somme de 7.121.474 fr. 05, furent mandatés en 1904 au profit de la compagnie.

Il est intéressant maintenant de voir quelles furent les demandes de la compagnie, d'examiner la valeur des griefs qu'on a portés contre elle, de rechercher si l'on ne pouvait relever quelques faits analogues contre le réseau de l'État ; enfin d'exposer les questions litigieuses que le Gouvernement ne voulait pas

voir trancher définitivement par un arrêt du Conseil d'État.

On accusait en premier lieu la compagnie d'avoir fait des détournements de trafic. En effet, nous lisons dans le rapport de M. Plichon (1) :

« La Commission spéciale et la Commission de
« vérification des comptes relevèrent à la charge de
« la compagnie treize courants de détournements de
« trafic. Il est bon de remarquer que, sur ce nombre,
« six se trouvèrent justifiés, six autres ne procuraient
« aucun avantage à la compagnie et le treizième tout
« à fait injustifié. De ce chef, la Commission réduisit
« les prétentions de la compagnie. »

D'autre part on accusait la compagnie d'avoir tout d'abord fait porter au « compte entretien » des dépenses qui devaient figurer au « compte parachèvement », et en second lieu d'avoir fait des dépenses exagérées d'entretien pendant la période d'observation.

Au premier chef on peut répondre que la commission de vérification des comptes est faite pour redresser ces erreurs d'imputation, ce qu'elle a fait du reste dans ce cas et elle a fait subir une diminution sérieuse aux prétentions de la compagnie.

Sur le second point, M. Pelletan s'étonnait que des lignes neuves puissent coûter plus cher que

1. Rapport présenté au nom de la Commission du budget pour l'exercice 1901.

des lignes anciennes ; c'est au contraire le moment où cette dépense est la moindre, disait-il à la discussion de la Chambre. Théoriquement, M. Pelletan avait raison, en l'espèce il avait tort : on avait affaire à des lignes construites à la hâte, par des petites compagnies n'ayant pas la surface nécessaire pour mener à bien cette entreprise, il n'est point étonnant dès lors que les dépenses d'entretien aient été plus onéreuses les premières années afin de mettre ces lignes au point.

On peut critiquer l'imputation de dépenses sur la seule période de 1887 à 1891 ; la commission spéciale, après entente avec la compagnie, les fit porter sur les années 1883 à 1892.

Un des griefs relevés contre la compagnie était la clause du minimum des produits nets qui s'est retourné contre l'État dans le cas actuel par suite de la diminution du rendement des lignes cédées. Mais cette clause avait été librement acceptée et l'État avait les mêmes éléments que la compagnie pour apprécier le trafic futur des lignes qu'il reprenait. Il faut ajouter que l'abaissement du produit net de la ligne de la Rochelle est venu de ce fait qu'elle transportait beaucoup de minerais pour les forges du Centre et que, les industriels ayant transporté ces forges au bord de la mer pour recevoir par eau leurs approvisionnements de matières premières, la cause principale du trafic de la ligne a disparu.

On ne peut accuser la compagnie d'un fait économique postérieur au contrat et sur lequel elle n'a eu aucune action. L'accusation de dol était donc absolument injustifiée.

Du reste cette clause n'est pas nouvelle, nous la voyons inscrite dans tous les contrats antérieurs, dans tous les projets de convention avec les compagnies.

Nous la voyons inscrite dans l'article de la convention relatif à l'abaissement éventuel des taxes de transport en grande vitesse ; nous la retrouverons à l'article 37 du cahier des charges « : En cas de rachat l'annuité à payer sera égale à la moyenne des bénéfices nets réalisés pendant les sept dernières années sauf les deux plus mauvaises et ne pourra en aucun cas être inférieure aux bénéfices réalisés la dernière année. »

Dans les rapports présentés aux Chambres sur cette question, et notamment dans celui de M. Plichon, il n'est point question des griefs que la compagnie pouvait avoir contre le chemin de fer de l'État. C'est à peine si le ministre ose dire que, des faits relevés contre la compagnie celle-ci en pourrait signaler d'identiques contre l'État.

Mais pour prévenir toute erreur il est bon de signaler que la demande d'annuité, avant d'être soumise au ministre avait fait l'objet d'une discussion avec la partie adverse et que la compagnie avait eu à si-

gnaler plusieurs points sur lesquels elle était lésée.

Elle avait à se plaindre d'une exagération de dépenses d'entretien sur les lignes qu'elle avait cédées et notamment sur celle de Poitiers à la Rochelle.

Dès la réception et pendant la période d'observation l'État se livra à un travail de réfection de la voie (ballast, traverses, rails). Un tel travail ne faisait pas sentir sa nécessité immédiate car, si ces lignes avaient un certain âge, elles avaient été bien construites et conservées en bon état d'entretien par une compagnie sérieuse.

On fit état contre la compagnie de ce que, en 1894, elle détruisit tous les bordereaux d'arrivage et d'expédition datant de plus de deux ans et demi; le même reproche peut s'adresser aux chemins de fer de l'État, car cela a été une mesure générale prise par toutes les compagnies à la suite d'un arrêté ministériel modifiant les délais de prescription.

La compagnie pouvait en outre arguer que le compte des recettes était diminué pour les lignes qu'elle cédait, tandis qu'elle l'augmentait sur les lignes qu'elle avait reçues en échange de l'État. Il s'agit des transports en service.

On appelle ainsi les transports que la compagnie effectue sur ses rails des approvisionnements nécessaires à la marche de ses services.

La compagnie taxait ces sortes de transport à tarif réduit, l'État ne les a jamais taxés.

Il s'ensuivit une augmentation de recettes de ce chef pour les lignes de l'État administrées par la compagnie et une diminution pour les lignes de la compagnie gérées par l'État. Cependant pour en arriver à une entente amiable la compagnie n'a pas retenu ce chef de réclamation devant la Commission spéciale.

Il nous reste à nous expliquer maintenant sur les points litigieux que le Gouvernement voulait soustraire à une décision définitive du Conseil d'État.

Il s'agissait de savoir ce qu'on entendait par : 1^o ligne ouverte en 1882 ; 2^o produits nets.

La compagnie soutenait qu'une ligne ouverte à une époque donnée était la ligne qui était en exploitation à cette époque, artère principale et embranchements.

Dans l'espèce il s'agissait de la ligne d'Angoulême à Limoges avec embranchements sur Nontron ; cet embranchement n'était pas terminé en 1882 ; la ligne devait-elle être considérée comme ouverte à cette époque ? Non, disait la compagnie, car on doit considérer le tout, principal et embranchements ; oui, disait l'État, car on a voulu seulement viser les artères principales dans la convention.

L'intérêt actuel de la compagnie dans la question était de faire prendre comme élément de calcul de la soulte le produit net de cette ligne pendant la der-

nière année d'observation au lieu de celui de 1882 qui lui était supérieur.

D'autre part, en cas de rachat, les intérêts futurs du Trésor étaient en jeu, car selon la décision du Conseil d'Etat, il eût pu payer plus ou moins pour les lignes récentes, la convention donnant le droit à la compagnie pour les voies ouvertes depuis moins de quinze ans de se faire payer, non d'après le produit net mais d'après le coût de premier établissement.

Tout en réservant son opinion, la compagnie dans un but de conciliation, céda aux vues de l'État sur ce point devant la Commission spéciale.

Le second point litigieux, qu'on ne voulait pas voir trancher par décision de justice était la définition du produit net.

D'une façon générale, on admet qu'il représente la différence entre le produit brut et les dépenses d'exploitation d'une ligne. Il ressort de cette définition, que ce produit net peut être positif, nul, ou négatif, selon que les dépenses d'exploitation sont plus faibles ou plus fortes que le produit brut ou lui sont égales.

Or sur la plupart des lignes cédées par l'État, ce produit net était négatif, autrement dit les lignes étaient en déficit. En admettant la théorie de la compagnie, l'annuité à servir par l'État eût été beaucoup plus forte puisque ces déficits seraient venus dimi-

nuer le produit net de l'ensemble des lignes reprises par elle.

Le gouvernement soutenait, au contraire, que le mot produit net, en l'espèce, avait été pris dans son sens grammatical ; que, par conséquent, on ne pouvait l'entendre que de produits nets positifs ou nuls et que les produits comptés comme négatifs par la compagnie seraient comptés comme nuls.

C'est cette opinion qui prévalut au sein de la commission et l'annuité à servir par l'État fut allégée d'autant.

Le Gouvernement fit siennes, les décisions de la Commission spéciale approuvée par la Commission de vérification des comptes. A-t-il eu raison ? Oui, dirons-nous avec la majorité de la Chambre, contrairement aux dires de MM. Bourrat et Pelletan ; cette transaction fut à l'avantage de l'État. Que serait-il advenu si les prétentions de la compagnie avaient abouti devant le Conseil d'État ?

La solution eût été pire, comme le disait M. Berthelot dans son rapport sur le budget de 1902 ; citons ses conclusions que nous pouvons faire nôtres :

« D'ailleurs, nous l'avons dit, l'annuité figure maintenant à la dette inscrite. Elle constitue donc une dette de l'État et sa mise en cause exposerait l'État à un procès. » Qu'importe ? dit-on. « Il y avait au 1^{er} octobre 1900, vingt et un procès pendants entre l'État et la Compagnie d'Orléans, le procès

« à engager à propos de la soulte sera le vingt-
« deuxième. » Il importe au contraire beaucoup, à
« notre avis, et sur ce point nous partageons l'avis
« de M. Plichon. « Un arrangement vaut mieux qu'un
« procès. »

« Nous ajouterons « surtout quand l'un des deux
« plaideurs est l'État ». Dans l'espèce une expertise
« serait, très certainement, ordonnée. Or nous sa-
« vons, par l'expérience récente du rachat du canal
« du Midi, ce qu'en vaut l'aune — car pratiquement
« expertise et arbitrage, c'est à peu près tout comme
« — et il nous paraît impossible, à moins d'être
« imbu d'une dose d'illusion et d'optimisme tout à
« fait excessive, d'espérer aboutir par la voie con-
« tentieuse à une solution plus favorable pour l'État
« que l'arrangement amiable dont le Gouvernement
« propose la ratification.

« Il ne faut pas perdre de vue que la Compagnie
« d'Orléans réclamait non pas 2.348.000 francs mais
« 2.923.787 francs et l'on doit envisager l'hypothèse
« où, ses prétentions primitives venant à prévaloir
« en tout ou en partie, il en résulterait pour le bud-
« get une charge annuelle encore plus élevée que
« celle qui y est actuellement inscrite.

« Nous le répétons : ce qui s'est passé est à tous
« égards regrettable. Mais ici encore la faute incombe,
« pour la plus large part, aux rédacteurs des con-
« ventions de 1883 et, quelle que soit l'opinion qu'on

« professe sur les responsabilités encourues, le choix
« ne nous est plus permis ; il faut payer. C'est l'in-
« térêt bien entendu des finances publiques. »

L'affaire, comme nous le disions plus haut, reçut le vote approubatif de la Chambre les 19 et 20 février 1902 et celui du Sénat en 1904 seulement.

En dehors des questions que nous venons d'exposer il s'en soulevait d'autres, auxquelles l'État n'a pas donné suite, et notamment la question du mode de calcul des intérêts.

La qualité de la soulte influe sur le produit net et par conséquent sur le montant de la garantie d'intérêts. Or, la compagnie avait reçu trop peu comme soulte et trop comme garantie.

Ne fallait-il pas rectifier ces erreurs d'imputation des paiements effectués par l'État, de façon à couvrir d'abord année par année la soulte, en laissant l'excédent pour la garantie ?

D'un autre côté ne pouvait-on pas soutenir que les soultes annuelles résultant d'un échange de lignes productives, portaient intérêt de plein droit à partir de leurs dates respectives d'échéance en vertu des articles 1652 et 1707 du Code civil, et que les acomptes reçus devaient s'imputer d'abord sur les intérêts dus avant de porter sur le capital (article 1254 du Code civil) ?

Ces questions n'ont pas reçu de suite, l'État s'est borné à payer (et la compagnie s'est contentée de

ce paiement) les intérêts moratoires sur l'arriéré à partir de la date de la requête présentée à cet effet le 2 avril 1900.

§ 2. — Garantie d'intérêt.

ARTICLE 14 DE LA CONVENTION

La garantie d'intérêt est encore une des clauses financières des conventions de 1883 qui a le plus aliéné une partie de l'esprit public contre les compagnies de chemin de fer. Le chiffre élevé des avances que l'État a faites de ce chef à ces entreprises sert de base à toutes les diatribes en faveur du rachat ; hâtons-nous de dire que si, depuis 1883, la Compagnie d'Orléans a subi de fortes crises économiques ou comme en 1893 une baisse de recettes consécutive à la suppression de la surtaxe d'impôt sur les voyageurs, elle a pu néanmoins surmonter les difficultés, et après avoir appelé longtemps l'État en garantie elle vit de ses propres forces et rembourse les avances du Trésor.

Que nous nous reportions au rapport de M. Rouvier, sur les conventions, que nous consultations les discours de M. Raynal, nous voyons partout même affirmation ; la compagnie ne fera pas appel à la garantie, le dividende croîtra rapidement jusqu'à la limite réservée avant partage, et l'État partici-

pera aux bénéfices de la compagnie « en 1885 probablement, mais certainement en 1886 » (1).

Ainsi donc on avait la certitude que, avant deux années, le dividende dépasserait 75 francs ; mais dans la pratique, le dividende qui était de 56 francs en 1865 n'a pas varié depuis et il est encore de 56 francs en 1906 si l'on ne tient pas compte de l'augmentation provenant des revenus du domaine privé (2). Nous sommes loin de compte ; mais encore les prévisions du ministre Raynal ont reçu une plus grave atteinte en ce sens que la compagnie a fait largement appel à la garantie d'intérêt. Elle demandait 6.500.000 francs en 1884, en 1886, 19.500.000 francs et en 1895, près de 7.000.000 de francs.

Depuis 1898, il est vrai, elle n'appelle plus l'État en garantie et même après avoir reversé au Trésor des sommes variant de 104.000 francs à 4.000.000, elle a remboursé en 1905 un peu plus de 9.000.000, et en 1906 près d'une dizaine de millions et par conséquent a commencé à éteindre le capital de sa dette.

En effet, le compte capital est en 1906 de 151.802.134 fr. 48 et le compte intérêt 69.716.498 fr. 06, ce qui fait un total de 221.518.632 fr. 54.

Le total des versements faits par la compagnie au Trésor se montre en 1906 à 34.350.434 francs. Mais

1. Séance du 19 juillet 1883. Discours de M. Raynal.

2. 1 fr. 50 de 1883 à 1889 ; 2 fr. 50 de 1889 à 1901 ; 3 fr. 00 de 1901 à 1906.

les remboursements étant d'abord imputables sur les intérêts de la créance de l'État, aux termes du Code civil, tout versement annuel inférieur à 6.072.085 fr.38, intérêt à 4 0/0 de la partie de cette créance qui est productive de revenu, ne vient pas en amortissement du capital qui s'augmente au contraire de l'insuffisance.

A ce point de vue, seuls les versements relatifs à 1905 et 1906 ont comporté une réduction de la dette qui est ainsi ramenée au commencement de 1907 à 217.864.046 francs.

Malgré les augmentations de dépenses causées par les nouveaux perfectionnements, malgré les crises analogues à celles de 1883, 1890, 1893 et de 1901, malgré les charges qu'impose l'augmentation de personnel nécessitée par la réglementation du travail et bientôt le repos hebdomadaire, on peut prévoir que chaque année la compagnie remboursera partie de sa dette et qu'elle arrivera au remboursement total dans un avenir assez prochain.

Sans attendre cette éventualité, il nous paraîtrait avantageux pour les deux parties en présence, que l'État passât avec la Compagnie d'Orléans une convention analogue à celle qui a été conclue avec le P.-L.-M. en avril 1897. Il s'agirait de rendre compensables entre elles la dette de la Compagnie et sa créance pour avance de travaux, sommes qui en principe ne se peuvent compenser. Il suffirait pour cela

de convertir la dette de la compagnie en annuité et ainsi l'annuité de dette viendrait chaque année en déduction de l'annuité de créance ; l'amortissement, il est vrai, serait étendu à toute la durée de la concession alors que l'État peut l'escompter à une époque plus prochaine ; cependant il vaut mieux une assurance qu'une espérance ; d'un autre côté, l'annuité d'avances de la compagnie serait réduite d'autant et la charge du budget par conséquent.

Enfin le partage des bénéfices qu'on a fait en 1883 miroiter aux yeux des députés deviendrait d'une réalisation plus prochaine.

Si l'État y trouve son compte, la compagnie aurait aussi son avantage à la combinaison, car elle se libérerait dès lors d'une grosse charge (la créance de la compagnie est de beaucoup supérieure à sa dette) reprendrait la libre disposition de ses dividendes, que l'on verrait croître rapidement.

L'exemple est du reste là à l'appui de nos dires.

Libérée de sa dette par la convention de 1897, la Compagnie P.-L.-M. en 1898 versait à l'État à titre de partage des bénéfices 149.985 fr. 33. Après avoir demandé en 1902, 10.000.000 à la garantie, elle versait à l'État comme part de bénéfice en 1906, une somme d'environ 10.000.000 de francs.

Nous ne sommes pas assez téméraires pour affirmer que même sort serait réservé à l'État après une convention passée dans les termes sus-indiqués avec

l'Orléans, mais bien des chances sont en faveur de cette thèse.

Ainsi donc, la convention n'a donné, dans la pratique, que de la déception sur ce point du partage des bénéfices ; la Compagnie est encore loin de cet état de prospérité financière, et si l'on peut en envisager la perspective dans l'avenir, elle est encore lointaine.

Les rédacteurs de 1883 se sont fait illusion sur les conséquences : mais cette illusion, mise en lumière par la pratique, pourrait être corrigée actuellement et nous en avons montré plus haut la possibilité.

La convention qui avait donné déjà beaucoup de déceptions, pour le partage des bénéfices et la garantie d'intérêt, donna encore lieu sur ce point à une grosse difficulté en 1894, je veux parler du procès intenté par la compagnie à l'État à propos de la durée de la garantie.

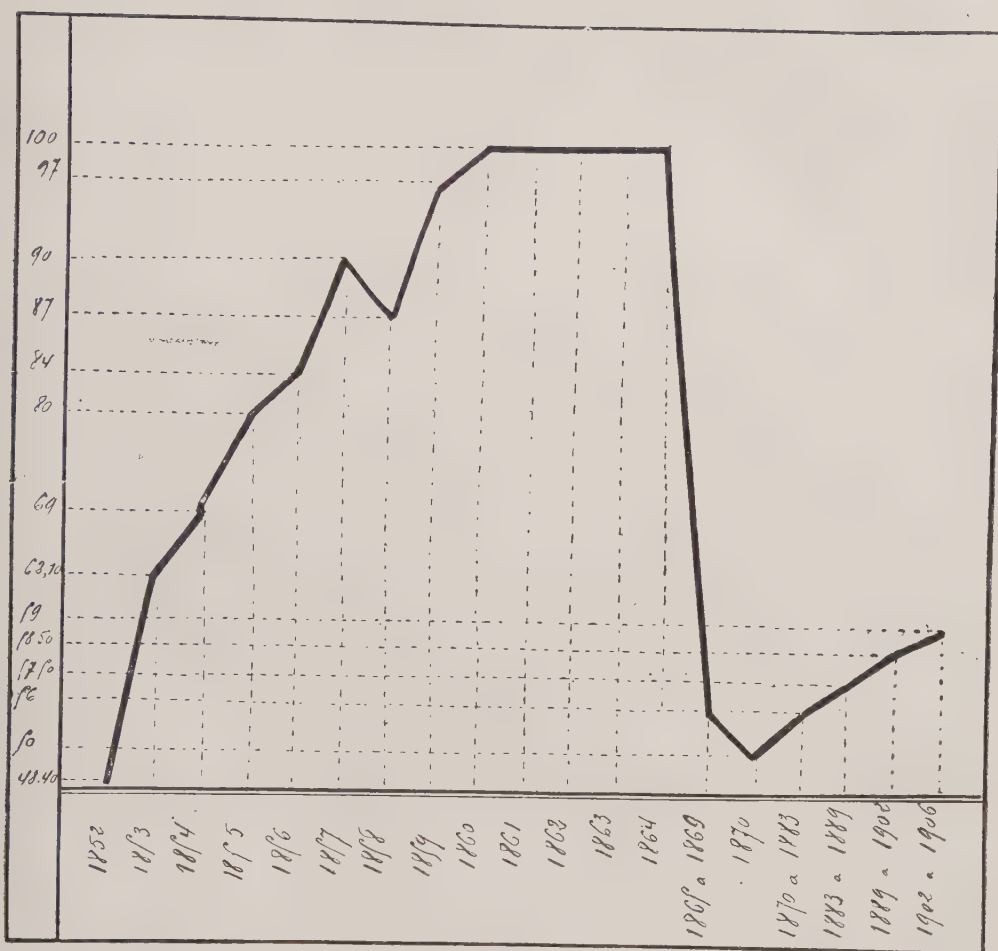
Les termes de la convention à ce sujet étaient ambigus ; on pouvait aussi bien croire que la durée de la garantie n'avait reçu aucune modification et que selon la convention de 1859 elle expirerait le 31 décembre 1914, comme aussi que cette durée ne devait avoir d'autres limites que la fin de la concession, le texte de la convention nouvelle étant muet sur ce point. Cependant, en se reportant à la clause relative à la garantie, on peut pencher pour cette dernière opinion, car il est dit :

« Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'État et le partage des bénéfices, sont remplacées à compter du 1^{er} janvier 1884 par les dispositions suivantes. »

Si donc les dispositions antérieures sont abrogées, comme aucune d'entre elles n'est expressément retenue, celle qui est relative à la durée de la garantie est abrogée comme les autres ; d'autre part, comme l'article 14 dispose que la compagnie « ne pourra faire appel à la garantie que lorsque certaines conditions seront remplies sans spécification de durée », on peut soutenir que les auteurs de la convention n'ont entendu donner à cette durée d'autre limite que celle de la concession. Si du reste on remonte aux travaux préparatoires on voit que telle était la pensée des auteurs du projet de convention ; c'est du reste la thèse qui a été admise par le Conseil d'État dans sa décision du 12 janvier 1895.

Le litige a pris naissance sur une décision ministérielle en date du 15 juin 1894, par laquelle le ministre des Travaux publics, autorisant une émission d'obligations invitait la compagnie à compléter les mentions relatives à la garantie d'intérêt qui figurent sur ces titres en indiquant que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914.

La décision fut attaquée par la compagnie devant le Conseil d'État ; l'instance fut introduite par une requête sommaire enregistrée au greffe le 18 juin 1894



Courbe indiquant le revenu par action de 1852 à 1906.

y.

10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0

0

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18

y' = 20

3. 503.106

2. 343.078

6. 54.425

5. 116.198

8. 040.654

2. 952.822

11. 000.394

13. 077.915

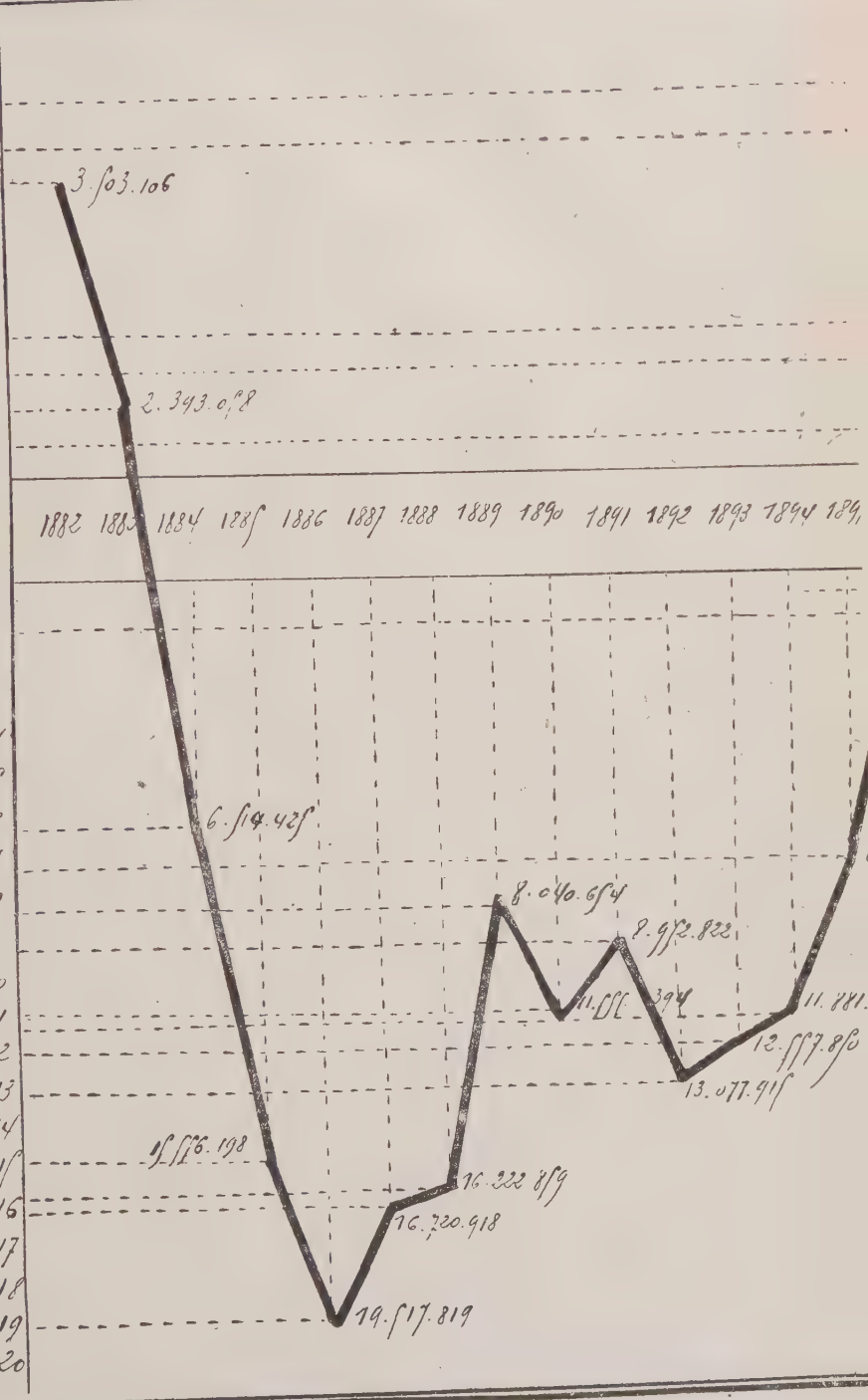
11. 881.

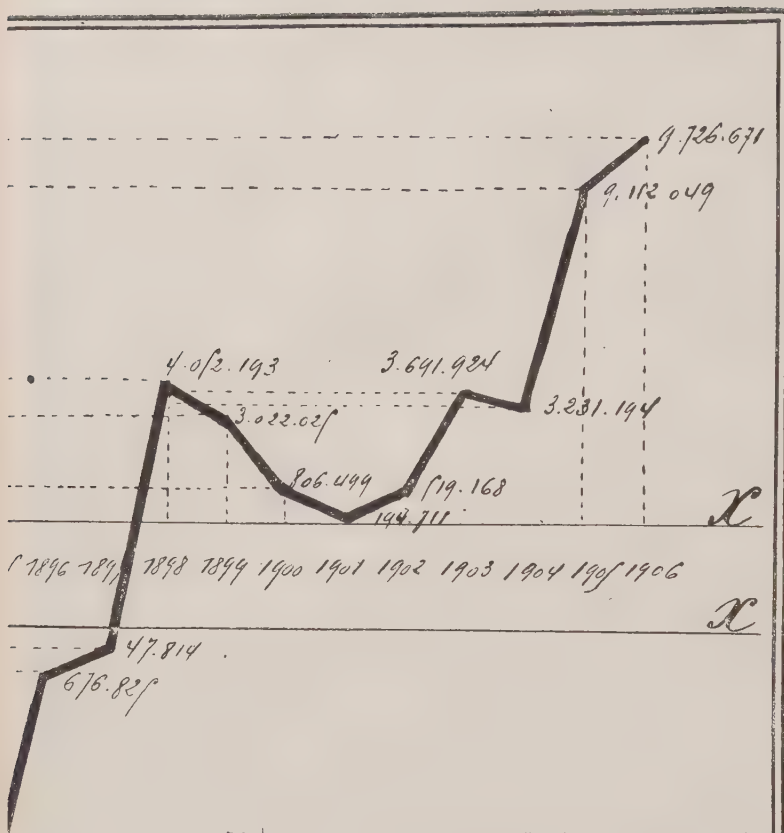
16. 222.859

16. 320.918

19. 517.819

1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895





Courbe indiquant les variations
de la garantie d'intérêt pendant
la période de 1886 incluse
à 1906 incluse

OX Exercices envisagés

OY Sommes versées au Trésor

OY' Sommes reçues du Trésor

et par un mémoire ampliatif enregistré le 12 juillet.

La compagnie invoquait comme arguments : que, dans les conventions antérieures les dispositions sur la garantie et sur le partage des bénéfices faisaient l'objet de deux articles différents ; que l'article 14 des conventions stipule que toutes dispositions antérieures relatives à la garantie et au partage sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes ; qu'aucun terme ne leur est explicitement imposé ; qu'en l'absence de stipulation contraire, les dispositions des conventions doivent être réputées écrites pour toute la durée des concessions ; que, si l'on n'a pas assigné de terme au partage des bénéfices, l'État entend bien son droit comme applicable pendant la durée de la concession ; que, un même article dispose pour la garantie et le partage et donc si l'on n'a pas assigné de terme à l'un on n'a pas voulu en assigner à l'autre.

Ainsi la garantie d'après le texte et l'esprit de la convention n'a d'autre limite que celle de la concession ; si la loi approbative est muette sur ce point on n'en peut tirer argument en présence d'un article clair pour supposer une intention contraire des parties ; l'Assemblée des actionnaires n'a approuvé les conventions que sur l'affirmation du Conseil que la limite de la garantie était celle des concessions.

On a fait connaître ces délibérations au ministre qui n'a pas protesté. Le ministre a eu connaissance

du type nouveau d'obligations; le ministre des Finances a autorisé ainsi son inscription à la cote officielle; si pour la première fois dans la statistique de 1889 la direction des chemins de fer a mentionné la garantie comme devant prendre fin le 31 décembre 1914, ce volume, qui n'est pas signé du ministre et n'a pas été notifié à la compagnie, ne peut constituer une protestation.

La décision attaquée apporte au contrat une restriction contraire à son texte et à l'intention des parties.

Enregistrées le 4 août 1894, les observations en défense du ministre des Travaux publics, auquel s'associait le ministre des Finances, tendaient au rejet du pourvoi; ils donnaient comme références le rapport de la Commission de vérification des comptes où on lit ceci :

« Si aucun texte législatif ne s'oppose à ce que la garantie soit étendue à la durée de la concession, la nature et l'objet de la garantie qui est d'aider les compagnies sans les désintéresser de la bonne exploitation de leurs lignes, à conduit à en limiter la durée et en l'absence de texte formel de la convention de 1883, on ne peut supposer que les parties aient voulu s'écarter de la pratique constamment suivie : L'article 14 n'abroge pas expressément les dispositions antérieures et donc subsistent celles qui ne sont pas incompatibles avec les dispositions nou-

velles et notamment celle qui limite la durée de la garantie.

Si l'on tient compte de la situation des compagnies on ne peut croire que l'État ait voulu faire à la Compagnie d'Orléans une situation plus ou aussi favorisée qu'à certaines dont la situation était moins prospère ; l'exposé des motifs est muet sur ce point.

Le rapport des actionnaires ne peut indiquer l'intention commune des parties aux termes de l'article 1162 du Code civil ; de plus, à partir du 31 décembre 1887 la statistique générale des chemins de fer français indique que la garantie expirera pour l'Orléans le 31 décembre 1914, la dite compagnie n'a pas protesté à son reçu.

S'il peut exister un doute, en vertu de l'article 1163 du Code civil, la convention devrait s'interpréter en faveur de l'État qui a contracté l'obligation ; enfin le ministre n'a pas été appelé à approuver, conformément à l'article 27 du décret du 6 mai 1863, le nouveau type d'obligation et si le ministre des Finances a autorisé l'inscription à la cote des titres n'indiquant pas la limite de la garantie, il n'a pas voulu interpréter la convention, la rédaction étant conforme pour les autres compagnies.

En dernier lieu, le ministre, en invitant la compagnie à modifier la formule de ses titres n'a fait

qu'user de son droit résultant de l'article 27 du décret du 6 mai 1863 (1).

Le Conseil d'État décida contre l'État :

« Considérant que dans ces circonstances, s'il y a lieu de reconnaître que la garantie a, pour la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, une durée égale à celle de la concession, et qu'en invitant la compagnie à mentionner sur ses titres que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914, le ministre des Travaux publics a méconnu les droits résultant pour elle de la convention du 28 juin 1883, décide :

« *Article premier.* — La décision ci-dessus visée du ministre des Travaux publics, en date du 15 juin 1894, est annulée en tant qu'elle invite la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans, à compléter les mentions relatives à la garantie qui figurent sur ses titres, en indiquant que cette garantie prendra fin le 31 décembre 1914.

« *Article 2.* — L'État est condamné aux dépens. »

La compagnie a eu gain de cause, mais il est bon de remarquer en passant que les arguments présentés de part et d'autre avaient une réelle valeur : cependant on peut reprocher à l'argumentation de la

Voir : Arrêt du Conseil d'État du 12 janvier 1895. Observations du ministre du 15 octobre 1894 et 21 décembre 1894. Rapport de Mayniel au Conseil d'État, plaidoiries de M^e Devin (Orléans) et de M^e Bernier (Travaux publics).

Commission de vérification des comptes son point de départ ; nous lisons dans son rapport, que le texte de l'article 14 ne porte pas abrogation expresse des dispositions antérieures ; nous lui faisons remarquer que le texte visé porte que les dispositions antérieures..... seront remplacées. C'est donc qu'elles sont abrogées, et comme il n'est mentionné aucune exception, elles sont donc toutes abrogées. Quoi qu'il en soit de l'argumentation produite de part et d'autre, la vérité est que la faute incombe de ce procès aux rédacteurs des conventions de 1883.

En effet, si l'on veut bien se reporter au compte rendu de l'Assemblée des actionnaires approuvant les conventions de 1883, on constate que l'approbation n'a été donnée que sur l'affirmation du Conseil que la durée de la garantie était égale à celle de la concession.

Si d'autre part on peut se reporter aux conventions non votées qui ont précédé l'élaboration du contrat de 1883, si on se rappelle qu'en 1876 l'État voulait racheter l'Orléans, si enfin on voit l'état du crédit en 1882 et le désir du Gouvernement de faire passer les conventions, on est en droit de supposer que la rédaction ambiguë de l'article 14 n'a été adoptée que pour permettre à chaque lecteur d'y voir ce qui semblerait le plus favorable à sa cause.

Du reste, la tendance actuelle du Ministère des Travaux publics, est de dire que le Conseil d'État n'a

fait que trancher une espèce en particulier, mais n'a pu viser le débat sur le terme de la garantie : le texte que nous avons cité plus haut est pourtant bien clair à cet égard. La compagnie n'aura sans doute plus besoin de la garantie de l'État désormais ; toutefois si jamais à une époque postérieure à 1913 elle y faisait appel, le Gouvernement d'alors aura la sagesse de se reporter à l'arrêt du Conseil d'État et ne fera pas sur ce sujet naître un second conflit (1).

Nous ne pouvons abandonner ce sujet sans examiner une autre hypothèse dont la réalisation eût supprimé toutes chances de conflit et qui eût peut-être été préférable pour les deux parties.

Que fût-il arrivé si la compagnie, soutenue par des actionnaires capables d'une forte résolution, n'eût pas fait appel à la garantie de l'État pendant la période de quinze ans où son exploitation a laissé une insuffisance de produit net ?

Pendant toute cette période, le reliquat disponible du compte d'exploitation aurait suffi pour faire face aux charges de ses emprunts et pour distribuer un certain dividende à ses actions.

En 1886, moment où l'insuffisance fut la plus forte (elle fut de 19.517.819 fr. 23), le dividende eût été

1. La statistique annuelle des chemins de fer publiée par le Ministère des Travaux publics, indique toujours le 31 décembre 1914, comme terme de la garantie pour la Compagnie d'Orléans.

réduit de 32 fr. 50 et ramené ainsi à 24 francs, si on ne tient pas compte des produits du domaine privé.

La réduction aurait été de 27 fr. 85 et de 27 francs en 1887 et en 1888. Mais dès 1895 elle n'aurait plus été que de 11 fr. 60 pour tomber à 1 franc en 1896 et disparaître en 1897.

A partir de cette dernière date, ayant la libre disposition de ses excédents, la compagnie pouvait attribuer à ses dividendes une augmentation qui serait allée jusqu'à 15 francs en 1905 et en 1906 la limite du partage des bénéfices aurait été atteinte.

En suivant cette ligne de conduite, la compagnie conservait sa liberté d'action, elle ne s'enserrait pas dans les liens si lourds de la dette envers l'État.

Mais nous nous empressons d'ajouter que pour l'adopter il eût fallu une rare énergie et une grande confiance dans l'esprit public !

La baisse considérable des titres, consécutive à la réduction du dividende, eût sans doute amené une crise plus grave encore que celle de 1857 et de 1858. Le public français n'est pas encore habitué à maintenir sa confiance à une entreprise sérieuse qui traverse un moment d'épreuve et on eût pu craindre que le placement des obligations ne devint très difficile, sinon impossible.

Il se fut fait, dans tous les cas, à des conditions beaucoup plus onéreuses que celles qu'a pu obtenir la compagnie et de ce chef son produit net eût été

certainement diminué encore. Peut-être même la crise aurait-elle eu sa répercussion sur toutes les valeurs du marché.

Ce n'est donc là qu'une hypothèse, vraisemblablement impossible à réaliser, mais il est regrettable qu'elle n'ait pu l'être.

§ 3.

Liquidation de la dette de garantie et remboursement de cette dette.

Au moment où furent négociées les nouvelles conventions, la compagnie avait contracté vis-à-vis de l'État un emprunt au titre de garantie d'intérêt ; il est bon de noter au passage que, en 1882, elle avait commencé de rembourser sa dette (Voir page 116 le diagramme). Mais comme dans le nouvel accord, la garantie était établie sur des bases différentes, que l'État voulait en profiter pour rentrer dans ses avances, qu'il voyait là un moyen de se procurer sans frais des fonds pour les travaux de chemins de fer, la dette de la compagnie fut arrêtée au 1^{er} janvier 1883 et ne devait plus porter intérêt à partir du 1^{er} janvier 1884.

Arrêtée provisoirement sur les écritures de la compagnie au chiffre de 205.398.881 fr. 26 elle fut portée, après que la commission de vérification des

comptes eût accompli son travail et en y ajoutant les intérêts pour l'année 1883, au chiffre définitif de 209.670.926 fr. 02 par une décision ministérielle en date du 13 août 1896.

De cette somme avaient été déduits 2.104.000 francs ressortant à la compagnie comme reliquat du compte de la garantie (1).

Le remboursement de cette dette devait se faire de la manière suivante : Dans l'exposé succinct de la convention Raynal, nous avons vu que, pour les lignes neuves concédées par le présent contrat, l'État prenait à sa charge, sauf une contribution fixe de la compagnie, tous les frais d'infra et de superstructure : la compagnie devait lui faire l'avance des sommes nécessaires pour y faire face.

Il était entendu que les premières avances de la compagnie viendraient en compensation des sommes dues par elle à l'État, au titre de la garantie d'intérêt, antérieurement à 1883.

D'après ses écritures, la compagnie prétendit avoir terminé le remboursement de sa dette au 1^{er} janvier 1889, et demandait à l'État, à dater de cette époque, le remboursement par annuité des avances qu'elle lui faisait.

1. Rapport présenté par les ministres des Finances et des Travaux publics sur la situation des comptes d'avance et de garantie pour 1901, en 1904. Tableau 10, en note.

Après vérification des comptes présentés, la décision ministérielle du 13 août 1896, décida que le remboursement n'avait effectivement été terminé que dans le courant de l'année 1889 ; que la compagnie n'avait droit qu'à une annuité réduite pour cette année-là, et elle la fixa à 50.006 fr. 03 ; en 1906 cette annuité était de 5.396.359 fr. 89 (1).

Ajoutons, pour être complet, que primitivement le remboursement de la dette de garantie en travaux ne devait se faire que sur les lignes nouvellement concédées (art. 3). Une convention postérieure du 17 mai 1886 autorisa la compagnie à faire compter au rem-

Tableau PRÉSENTANT LES DÉPENSES IMPUTÉES SUR
LE REMBOURSEMENT DE LA DETTE DE GARANTIE ANTÉRIEURE A 1883

Années	Comptes présentés par la Compagnie	Comptes arrêtés par décisions ministérielles	Date des Décisions
1884	59.027.620 ^{fr} 94	47.857.641 ^{fr} 78	12 sept. 1892
1885	58.859.528,09	52.478.208,50	11 février 1893
1886	43.171.375,78	33.573.992,51	15 janvier 1894
1887	41.837.837,39	23.694.913,48	31 août 1894
1888	6.774.310,27	16.516.589,88	14 mars 1895
1889		35.549.579,87	13 août 1896
TOTAL.	209.670.672 ^{fr} 47	209.670.926 ^{fr} 02	

1. Rapport annuel présenté par les ministres des Travaux publics et des Finances sur la situation du compte de garantie et d'avance pour 1901, en 1904. Rapport à l'assemblée des actionnaires du 27 mars 1907.

boursement de sa dette les dépenses faites par elle et pour le compte de l'État sur les lignes que celui-ci lui avait cédées en échange (art. 2) et sur celles qu'il lui avait abandonnées (art. 4).

Nous avons parlé en note d'un compte présenté par les ministre des Finances et des Travaux publics sur la situation financière des compagnies. Cette réforme réclamée depuis longtemps par le Parlement, fut organisée par la loi de finances du 30 mai 1899 ; aux termes de l'article 37, avant le 1^{er} novembre de chaque année, ces deux ministres doivent fournir un compte indiquant pour chaque compagnie :

1° Le compte des dépenses d'établissement ;

2° Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation ;

3° La situation du compte courant de la garantie.

L'article 39 de la même loi a créé de plus un agent comptable responsable devant la Cour des comptes et qui est chargé de tenir, année par année :

1° Le compte courant des avances de la compagnie à l'État ;

2° Le compte courant des avances de l'Etat à la compagnie pour garantie d'intérêt.

Voici du reste les termes de la loi de finances du 30 mai 1899 (*Journal officiel* du 31 mai 1899) :

Art. 37. — Avant le 1^{er} novembre de chaque année, le ministre des Travaux publics présente au Parle-

ment, pour les chemins de fer et tramways liés vis-à-vis de l'État par des conventions financières :

1° Le compte d'établissement par nature de dépenses ; on y comprend les opérations effectuées pendant l'année précédente et le résumé des opérations des années antérieures. Il est suivi du compte des travaux complémentaires, du tableau des annuités à la charge du Trésor.

2° Le compte des recettes et dépenses d'exploitation de l'année précédente dressé par chapitres et articles. Ce compte est suivi de la liquidation d'avance de garantie incombant à l'État ou des sommes à verser par les compagnies, au titre de remboursement des avances du Trésor ou du partage des bénéfices.

3° La situation du compte courant de la garantie avec année par année, le résumé des comptes ayant donné lieu à garantie, à remboursement ou à partage.

Ces comptes sont établis de concert avec le ministre des Finances.

Le ministre déterminera la nature des renseignements à fournir par les compagnies pour l'établissement de ces comptes et les formes dans lesquelles ils seront présentés.

Pour les années qui n'ont pas fait l'objet d'arrêtés de règlement, on se servira des écritures de la compagnie, sous réserve des vérifications ultérieures.

Art. 39. — Un comptable d'ordre présente, tous

les ans à la Cour des comptes un résumé des opérations faites l'année précédente par les six grandes compagnies, pour la construction des lignes dont les dépenses d'établissement sont à la charge de l'État, en vertu des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883.

Ce résumé comprend, remboursables par annuités, toutes les avances faites, soit en argent, soit en travaux, ainsi que les versements en argent ou les travaux faits à titre de contribution fixe et kilométrique et de remboursement de dette de garantie ; enfin, le cas échéant, l'emploi en travaux, des fonds versés par le Trésor.

Le comptable d'ordre, rend également compte à la Cour des règlements intervenus chaque année au sujet des opérations de même nature effectuées dans les années antérieures. Un décret contresigné des deux ministres des Finances et des Travaux publics fixera le mode de nomination de ce comptable, la forme de ces écritures, les conditions dans lesquelles ces comptes seront soumis à la Cour des comptes, et les justifications qu'il devra fournir à l'appui.

§ 4. — Avances en travaux. — Contributions de la compagnie

Aux termes des articles 2, 4, 8 et 12 de la convention de 1883, la compagnie doit faire face aux tra-

vaux de gares d'attache, aux travaux de superstructure et achever ces derniers dans un délai de dix-huit mois à dater de la livraison de la plate-forme par l'État. De plus elle contribue aux travaux de superstructure pour une somme fixe de 25.000 francs par kilomètre et elle doit faire à l'État l'avance des sommes nécessaires pour les frais de construction de l'infrastructure.

Nous aurons dès lors, à étudier trois points ; les travaux de gares d'attache, les travaux de superstructure avant et après les conventions de 1886 ; en second lieu les travaux de parachèvement ; en troisième lieu les contributions de la compagnie.

GARES D'ATTACHE. — Pour recevoir, dans les gares déjà existantes, les lignes nouvelles concédées par les conventions de 1883, il fut nécessaire de les agrandir en vue de les approprier aux nouvelles exigences du service ; d'après le texte de la convention ces dépenses incombent à l'État. Cependant il est à noter que l'État a varié dans la façon dont il a remboursé à la compagnie les avances que celle-ci lui avait faites à ce sujet.

Primitivement, lorsque les dépenses des lignes des articles 2 et 4, n'entraient pas en compensation de la dette, la compagnie fut payée de ces travaux d'appropriation en argent.

Depuis les conventions de 1886, ces travaux, comme ceux des lignes de l'article 3, sont soumis au régime

du maximum et les sommes ainsi dépensées sont imputées au compte d'avance à l'Etat.

RÈGLE DU MAXIMUM. — Depuis 1883, les chemins de fer sont construits par les soins des ingénieurs de l'État, pour les travaux d'infrastructure tout au moins. Cependant certaines lignes du plan Freycinet, par exemple celle de Cahors à Capdenac, dont la superstructure avait été commencée par les ingénieurs de l'État furent achevées par ceux-ci. Mais depuis lors, la pratique constamment suivie fut de livrer à la compagnie la plate-forme entièrement faite et de laisser à celle-ci le soin d'exécuter les travaux de superstructure.

La tâche ainsi séparée est exécutée d'après le système du maximum; expliquons-nous sur ce point

Les projets de travaux avec, à l'appui, plans, élévations, détail estimatifs, sont soumis par la compagnie à l'État. Celui-ci, par la voie du contrôle technique examine les projets présentés, en élimine les dépenses qu'il juge inutiles. Bref, après discussion, entre les parties en présence, on arrive à un projet définitif fixant le détail estimatif du coût des travaux; ce chiffre ainsi arrêté est un maximum que l'on ne doit pas dépasser; si par hasard ce casse produisait, les dépenses excédant ce maximum, restent à la charge de la compagnie.

Cependant, il est des travaux exceptionnels qu'il n'a pas été possible d'évaluer à leur juste pris de re-

vient ; l'article 8 déroge sur ce point à la loi du maximum. Nous avons indiqué en note, lors de l'exposé de la convention (1^{re} partie) les exceptions admises au maximum.

La plate-forme remise à la compagnie, celle-ci fait exécuter par ses agents les travaux de superstructure et contribue pour une somme fixe de 25.000 francs par kilomètre de voie.

JUSTIFICATIONS PRÉSENTÉES PAR LA COMPAGNIE. —

Exécutant des travaux pour le compte de l'État la compagnie est tenue vis-à-vis de lui à certaines justifications ; aussi fournit-elle tous les ans dans ce but un certain nombre d'états.

C'est tout d'abord l'état A qui est le tableau général des dépenses faites au cours de l'exercice.

C'est en second lieu l'état A' qui indique la situation des travaux ligne par ligne et projet par projet, depuis l'origine jusques et y compris l'exercice envisagé.

En dernier lieu c'est l'état A, qui présente le tableau récapitulatif des dépenses engagées depuis l'origine jusques et y compris l'exercice envisagé.

Ces états sont envoyés annuellement au Ministère des Travaux publics et les sommes y figurant ne sont arrêtées définitivement par le ministre, que quand le contrôle technique et le contrôle financier ont vérifié les dépenses mentionnées.

Enfin, lorsqu'un projet a été exécuté, la compagnie

envoi au Ministère un état B : il est l'état comparatif pour chaque projet et article par article des dépenses autorisées et des dépenses faites. Comme dans le cas précédent, ces dépenses sont définitivement arrêtées par le ministre après vérification des contrôles technique et financier.

FORFAITS DE PARACHÈVEMENT. — Ayant fait l'infrastructure et même pour certaines lignes ou sections de lignes, exécuté la superstructure, l'État livre les travaux par lui exécutés à la compagnie, à l'usage, des tassements peuvent se produire, des travaux paraissent insuffisants, des ouvrages nécessiter un renforcement ; aussi l'État garantit-il les travaux pendant une année ; passé ce délai, les grosses réparations de quelque nature qu'elles soient, tombent à la charge de la compagnie ; il importe donc à ses représentants, au moment de la prise de possession, de vérifier une dernière fois les travaux à recevoir, et de chercher si la nécessité ne se fait pas sentir de travaux supplémentaires afin d'assurer pleinement la sécurité ultérieure du chemin de fer. Ces travaux constituent ce qu'on appelle les parachèvements.

De ce que nous avons dit plus haut, c'est-à-dire selon que l'État livre la ligne entièrement faite ou la plate-forme seulement, on conclut qu'il y a lieu à parachèvement de super ou d'infrastructure ou bien simplement à parachever l'infrastructure.

Lorsqu'une ligne est sur le point d'être livrée, les

représentants de la compagnie font avec ceux de l'Etat une tournée sur ce chemin afin de dresser le programme des travaux nécessaires ; ce programme et l'évaluation de la dépense sont discutés en commun, puis après accord la somme d'argent, par le ministre est fixée à forfait (1).

Certains de ces forfaits sont montés à un chiffre élevé, notamment sur les lignes de l'article 2, généralement mal construites ; sur les lignes de l'article 3, le chiffre a été beaucoup moins fort. Certains de ces forfaits ont été insuffisants, d'autres trop élevés, bref la moyenne a permis à la compagnie de mettre toutes ses lignes en état d'assurer le maximum de sécurité aux voyageurs.

Au lendemain de l'application des conventions la compagnie avait établi des programmes de travaux de parachèvement pour les lignes de l'article 2 et de l'article 4, conformément aux dispositions de ces articles (2).

Pour vérifier l'exacte observation des principes, des commissions parcoururent les lignes en cause ; des projets furent ensuite déposés par la compagnie et examinés par les ingénieurs de l'Etat.

1. Il n'est pas fixé de délai pour l'exécution de ces travaux.

2. Ces travaux furent assez considérables sur les lignes de l'article 2. On fut obligé de reprendre un grand nombre de travaux d'art ; on cite sur la ligne de Bordeaux à la Sauve, par exemple, des ponts établis en pierres sèches avec un simple parement maçonné.

Mais ce mode de faire avait le grand inconvénient de la lenteur et il fut remplacé par une procédure plus brève et qui garantissait quand même les intérêts de l'État. Il fut institué au ministère, une commission, dite des parachèvements, qui eut pour mission de discuter avec la compagnie les projets de travaux de ce genre et leur détail estimatif ; c'est après accord avec cette commission que le projet et les évaluations définitives furent soumis au ministre ; celui-ci, par décision, alloua les indemnités forfaitaires à payer de ce chef à la compagnie.

Moyennant ces allocations, la compagnie déchargeait l'Etat de toute responsabilité, mais elle se réservait le droit de faire les travaux au moment qu'elle jugerait opportun. N'y étaient pas compris les travaux non exécutés par l'État, et que celui-ci devra payer intégralement lorsqu'il en imposera l'exécution à la compagnie, tels que postes d'enclanchement, cloches électriques, clôtures continues, maison de garde aux barrières où un service de gardiennage permanent n'a pas été jugé utile pour le moment.

Au 31 décembre 1906, le chiffre total des forfaits de parachèvement se montait à 26.344.919 fr. 78.

CONTRIBUTION DE LA COMPAGNIE A LA SUPERSTRUCTURE. — La compagnie contribuera aux travaux de superstructure à raison de 25.000 francs par kilomètre ; les termes de la convention sont tellement clairs qu'il semble difficile au premier abord de soulever

aucune objection contre cette disposition. La question cependant est assez délicate, quand il s'agit de déterminer quelle longueur servira de base au calcul de la contribution de la compagnie : fera-t-on compter la distance réelle parcourue par les trains d'axe en axe des gares d'attache, ou bien comptera-t-on la distance jusqu'au buttoir qui termine la voie si la ligne entre indépendante en gare, ou bien comptera-t-on la distance seulement jusqu'au point où la ligne neuve se soude à un ligne ancienne ?

Il est à noter que la plupart des lignes neuves ont emprunté sur un parcours plus ou moins long des sections de voies précédemment construites soit avant, soit après 1883.

Est-il juste de faire compter les distances ainsi empruntées pour le calcul de la contribution ?

Cela ne semble pas tout à fait équitable ! Cependant les ingénieurs du contrôle de l'État soutiennent à l'encontre de la compagnie, que la contribution se doit payer pour la distance réelle d'axe en axe des gares d'attache parce que, s'il est vrai que des sections antérieurement construites ont été empruntées sur le parcours des lignes nouvelles, des travaux spéciaux ont été effectués pour adapter la plate-forme à son nouveau service et donc on peut considérer la ligne comme neuve sur tout le parcours.

Quant aux lignes qui entrent en gare en voie indépendante, la distance kilométrique se compte jusqu'au

buttoir qui la termine ou jusqu'à la pointe de l'aiguille par laquelle elle s'embranché à l'entrée de la gare sur les autres voies de garage ou principales.

Contre ce dernier cas on ne peut prétendre soulever une objection, mais nous ne faisons qu'émettre une opinion personnelle et l'on ne peut dire quelles sont les intentions de la compagnie dans ce cas, le litige n'ayant pas encore été porté devant les tribunaux compétents.

Quant à ce qui est des voies neuves empruntant des sections de voies anciennes sur leur parcours, nous pensons que les prétentions de l'État sont exagérées et en faveur de notre thèse nous pourrions présenter l'argumentation suivante :

Il est dans l'esprit de la convention que la longueur servant de base au calcul de la contribution doit s'entendre de la longueur effective de la ligne, déduction faite des parties empruntant les plates-formes de voies existantes alors même qu'on a dû élargir cette plate-forme et y adjoindre des rails. La bifurcation s'entend alors de la jonction des plates-formes des deux lignes.

Si l'on se reporte à la « Situation des chemins de fer français » au 31 décembre 1882, texte qu'ont eu sous les yeux les négociateurs de 1883, on y voit figurer les lignes concédées plus tard par la convention Raynal. Dans le décompte des longueurs y annexé, on ne fait entrer en ligne de compte ni les

gares d'attache, ni les parties de la ligne nouvelle où celle-ci est accolée à une ligne préexistante.

Si l'on se reporte aux « Annexes à la convention » qui accompagnaient le rapport de M. Rouvier et où sont indiquées les longueurs des lignes concédées, on remarque qu'elles ont été calculées comme dans la « Situation des chemins de fer français » au 31 décembre 1882, déduction faite des gares d'attache et des sections empruntées aux lignes préexistantes. On peut donc en déduire que telle était la commune intention des parties.

L'article 6 de la convention de 1892 dit d'une façon formelle que « la contribution de la compagnie pour les lignes à voies étroites sera calculée sur la longueur réelle de ces lignes, déduction faite des parties empruntées aux lignes anciennes.

Cependant comme il s'agit là d'un cas tout à fait spécial et postérieur aux conventions de 1883, nous ne pouvons en faire état pour notre thèse ; l'argumentation donnée plus haut y suffit amplement.

Du reste, quoi qu'il en soit des argumentations que l'on peut présenter pour l'une ou l'autre hypothèse en cause, ce qui est certain c'est que la Compagnie d'Orléans, sans pour cela renoncer à faire prévaloir ses droits, a réglé son compte d'imputation d'avances en en déduisant sa contribution fixe calculée d'après la longueur réelle de la ligne.

Au 31 décembre 1906 cette contribution se montait à 52.931.602 fr. 87.

CONTRIBUTION SPÉCIALE. — Disons un mot en passant de la contribution spéciale établie par le même article, qui devait s'appliquer et s'est appliquée en fait à la ligne de Limoges à Brive. Elle s'élevait à 40 millions.

Mais ce qui montre bien l'optimisme des auteurs du contrat, c'est un paragraphe visant le cas où cette somme ne serait pas épuisée par les travaux de construction de cette ligne. Ils ont été ces 40 millions, dépensés et dépassés de beaucoup ; l'expérience antérieurement faite depuis près de cinquante ans aurait pu cependant leur faire voir ce que coûtait d'établissement une ligne de profil très accidenté comme celle-là.

PAIEMENT DE LA DETTE DE L'ÉTAT. — Au 31 décembre 1906 le montant total des avances faites par la compagnie s'élevait au chiffre de : 466.458.484 fr. 32, se décomposant comme suit :

Avances en argent. . . .	323.929.000 fr.
Avances en travaux . . .	142.529.484 » 32
Soit. . .	466.458.484 fr. 32

De cette somme il faut déduire le montant de la dette de garantie antérieure à 1883, et qui doit venir en compensation de la créance de la compagnie, soit une somme de 209.670.926 fr. 02.

La créance de la compagnie se monte donc a :

466.458.484 fr. 32

209.670.926 » 02

256.787.558 fr. 30

Cette somme lui est remboursée par annuités pendant toute la durée de sa concession.

§ 5. — Convention de 1893.

LIGNES A VOIE ÉTROITE

La convention de 1892, approuvée en 1893, a autorisé, avons-nous dit, en fin de notre première partie, la Compagnie à construire à voie étroite certaines lignes du plan Freycinet, et à en rétrocéder l'exploitation à des sociétés particulières ; comme ceux qui doivent utiliser l'instrument sont plus aptes à le construire, la Compagnie a été, en outre, autorisée à rétrocéder aussi la construction de ces lignes.

Elle a usé de la faculté qui lui était accordée. Trois réseaux à voie étroite sont actuellement en exploitation : la ligne du Blanc à Argent, celle de Blois à Saint-Aignan et les lignes de la Corrèze (Uzerche à Tulle, Tulle à Aurillac, exécutée jusqu'à Argentat, Uzerche à Bugeat, exécutée jusqu'à Treignac).

L'exécution et l'exploitation ont été rétrocédées, pour la première à la Société du chemin de fer du Blanc à Argent, pour la seconde à celle des tram-

ways de Loir-et-Cher, qui exploite dans ce département un important réseau de chemins de fer d'intérêt local, pour les autres à la Société des chemins de fer en Corrèze (1).

Les traités passés avec les sociétés rétrocessionnaires et qui ont été approuvés par décret délibéré en Conseil d'État sont, à quelques modifications de détail près, établis sur le même type. Celui relatif à la ligne du Blanc à Argent renferme les principales stipulations suivantes :

La Compagnie d'Orléans se charge des travaux des gares d'attache et fournit, en outre, à ses frais le mobilier et le matériel roulant ; le rétrocessionnaire se charge des travaux de la ligne proprement dite.

Les dépenses de ces derniers doivent rester dans les limites d'un maximum déterminé en prenant pour base le forfait global conclu avec l'État dont on retranche les sommes correspondant aux travaux que l'on croira d'un commun accord pouvoir en distraire et une fraction égale à 2 0/0 du forfait qui reste définitivement acquise à la Compagnie au titre des intérêts pour avances de fonds et frais de surveillance.

1. Les départements intéressés qui, par cette combinaison, jouissent de véritables chemins de fer d'intérêt local exécutés aux frais de l'État, ont contribué à la dépense en remboursant à l'État les frais d'acquisition des terrains.

Le remboursement des dépenses faites utilement par le rétrocessionnaire lui est fait mensuellement avec une majoration de 15 0/0 pour frais généraux, mais sous déduction d'une retenue de 2 0/0 qui, avec une somme de 1.000 francs par kilomètre à verser avant la signature du décret approbatif forme le cautionnement.

Ce cautionnement est remboursé pour les quatre cinquièmes dans les quatre années qui suivent l'expiration de la deuxième année d'exploitation de la ligne totale, le dernier cinquième n'étant remboursé qu'à l'expiration du traité.

Le rétrocessionnaire ne paie aucun loyer pour les gares de jonction, mais il participe aux dépenses d'entretien et d'exploitation de ces gares, et la formule adoptée n'en met à sa charge qu'une faible partie. Il participe dans les mêmes proportions aux recettes accessoires de ces gares, telles que location de buffets, vente de livres, publicité, etc.

Le rétrocessionnaire est autorisé à porter en dépenses d'exploitation ses frais généraux d'administration évalués à forfait à 5 0/0 des dépenses locales.

Une somme de 150 francs par kilomètre est prélevée sur les recettes brutes pour constituer un fonds de prévoyance en vue du renouvellement du matériel roulant et de la voie. La Compagnie d'Orléans prélève de son côté 1 0/0 des recettes pour frais de surveillance et de contrôle.

Le compte des recettes et des dépenses établi après ces divers prélèvements peut se solder en perte ou en bénéfice.

La perte, si les recettes sont inférieures à 2.000 fr. par kilomètre, reste à la charge de la Compagnie d'Orléans, mais elle n'a pas à tenir compte en ce cas au rétrocessionnaire d'une dépense supérieure à 2.000 francs par kilomètre.

Si les recettes sont supérieures à 2.000 francs par kilomètre la perte est en entier à la charge du rétrocessionnaire.

S'il y a bénéfice il lui est entièrement acquis tant que les recettes sont inférieures à cette limite de 2.000 francs par kilomètre. Il est ainsi incité à exploiter le plus économiquement possible.

Entre 2.000 et 2.400 francs par kilomètre le rétrocessionnaire reçoit une fraction du bénéfice variable avec la recette et, en sens inverse, de telle sorte que, par exemple :

Pour une recette de 2.100 francs	il a 0,83 des bénéfices
Pour une — de 2.200 —	il a 0,66 —
Pour une — de 2.300 —	il a 0,50 —
Pour une — de 2.400 —	il a 0,33 —

Cette proportion du tiers du bénéfice reste constante ensuite pour toute recette supérieure à 2.400 fr.

Malgré cette proportion décroissante il a néanmoins intérêt à l'augmentation des recettes, car

lorsque ces recettes varient de 2.000 francs à 2.400 fr., les dépenses varient peu et peuvent être évaluées à 2.000 francs.

La part de bénéfice par kilomètre attribuée au rétrocessionnaire serait donc pour les étapes successives que nous avons envisagées de 83 francs, 132 fr., 150 francs et 166 francs.

Les travaux complémentaires seront faits sur projets présentés par la Compagnie d'Orléans et exécutés pour son compte par la société exploitante avec une majoration de 5 0/0 pour frais généraux frappant seulement les dépenses en travail à l'exclusion des fournitures.

Le traité est fait pour une durée de trente ans, mais la compagnie se réserve de le résilier à partir de l'expiration de la quinzième année, à condition de prévenir le rétrocessionnaire un an à l'avance.

A l'expiration du traité ou en cas de résiliation la Compagnie reprend les approvisionnements à condition qu'ils ne dépassent pas ceux nécessaires pour la consommation de six mois. Les installations qui ne seraient pas reconnues en état d'entretien seront réparées par prélèvement sur le fond de réserve et au besoin aux frais de la Société exploitante.

Le rétrocessionnaire a également, après quinze ans, le droit de résilier. Si la résiliation est deman-

dée par la Compagnie d'Orléans, celle-ci paiera à la Société exploitante une indemnité égale à cinq fois le produit net moyen des trois dernières années.

Si la résiliation est demandée par le rétrocessionnaire, il abandonne à la Compagnie, la moitié de son fonds de réserve.

Produits nets d'Exploitation des Lignes à voie étroite.

ANNÉES	SAINT-AIGNAN A BLOIS ¹		LE BLANC A ARGENT ²		LIGNES DE LA CORRÈZE ³		Totaux	
	Résultat total	Moyenne kilométrique	Résultat total	Moyenne kilométrique	Résultat total	Moyenne kilométrique	Résultat total	Moyenne kilométrique
1899	10.013,19	400	»	»	»	»	10.013,19	400
1900	2.416,84	63	»	»	»	»	2.416,84	63
1901	4.927,67	129	»	»	»	»	4.927,67	129
1902	8.811,19	232	36.000 »	474	»	»	27.188,81	242
1903	13.101,87	345	4.089,63	21	»	»	17.191,50	366
1904	13.683,46	360	10.231,35	54	14.645,85	327	9.268,96	87
1905	15.020,09	395	13.000,89	68	7.592,92	79	20.428,06	384
1906	15.314,81	403	33.375,54	175	8.000 »	84	56.690,35	662
	83.989,12		24.697,41		14.238,77		93.747,76	

1. Longueur moyenne exploitée { 25 km. en 1899.
38 km. à partir de 1900.

2. — { 76 km. en 1902.
190 km. à partir de 1903.

3. — { 45 km. en 1904.
95 km. à partir de 1905.

4. Les chiffres en caractères gras représentent les déficits des lignes.

Cette combinaison a permis de doter des régions jusqu'alors deshéritées de chemins de fer qui arrivent à couvrir leurs frais d'exploitation alors qu'exécutés à voie normale ils n'auraient jamais pu donner que des insuffisances.

Voici les résultats connus pour les trois groupes de lignes.

De 1899 à 1906 le chemin de fer de Saint-Aignan à Blois a donné un produit net qui de 10.000 francs la première année, est arrivé en 1906 à 15.300.

La ligne du Blanc à Argent, en déficit de 36.000 fr. la première année (1902) a donné en 1906 un produit net de 33.400 francs.

Le réseau de la Corrèze, qui traverse un pays beaucoup plus pauvre, a été en déficit de 14.600 fr. et de 7.600 francs les deux premières années (1904 et 1905) et a laissé un produit net de 8.000 francs en 1906.

§ 6. — Contrôle financier et technique.

Au cours de l'exposé, en première partie, des conventions successives qui ont établi les liens financiers entre l'État et la Compagnie d'Orléans, nous avons indiqué d'un mot, que des décrets avaient organisé au profit de l'État un contrôle de la compagnie.

Cette nécessité s'est fait sentir au début lorsque la

loi du 15 juillet 1840 accorda à cette compagnie, la garantie d'intérêt ; un décret de 1843 (20 octobre) est intervenu à cet effet.

Lorsque furent conclues les conventions de 1859, l'Etat avait intérêt à savoir ce que devenaient ses subventions forfaitaires, à suivre de près les imputations au compte d'établissement, à vérifier les comptes d'exploitation ; car de là dépendaient le montant de la garantie et le partage des bénéfices.

Un décret du 6 mai 1863, donna alors au contrôle financier son organisation à peu près définitive. Enfin le régime ayant changé en 1883, l'État prenant à sa charge la construction des lignes neuves, on a cru bon de renforcer le contrôle et de créer des commissaires généraux par le décret du 7 juin 1884.

Des règlements divers sont intervenus en 1886, en 1893 et en 1897, réorganisant le contrôle technique. Il n'est pas nécessaire de donner le détail de ces divers décrets ; nous nous bornerons à un exposé rapide de la question.

Nous avons dit que le règlement instituant le contrôle de la Compagnie d'Orléans était intervenu le 6 mai 1863 ; voici en résumé ses principales dispositions dont la plupart encore sont en vigueur, sauf celles qui ont trait à la division aujourd'hui abolie en ancien et nouveau réseau.

Tout d'abord est réglé le mode de justification du compte de premier établissement du nouveau réseau.

Il comprend :

1° Les sommes dépensées dans un but utile pour le rachat, la construction, la mise en valeur des lignes jusqu'au 1^{er} janvier qui suit leur ouverture ;

2° La dépense de l'entretien et de l'exploitation des sections de ces lignes jusqu'à la même époque ;

3° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pendant une année à dater de cette époque pour les lignes livrées au cours de l'année précédente ;

4° Le service des emprunts fait pour le rachat ou la construction jusqu'à l'époque de l'application de la garantie, pour la portion non couverte par le produits des lignes ou sections de lignes successivement ouvertes ;

De ces frais étaient déduits :

1° Les produits bruts d'exploitation des parties de ligne successivement mises en service et réalisés jusqu'au 1^{er} janvier qui a suivi l'ouverture totale de la ligne ;

2° Les produits d'aliénations des immeubles ;

3° Les produits des capitaux de chaque ligne jusqu'au jour de leur emploi en travaux.

Le compte général par ligne est arrêté provisoirement d'après les comptes de la compagnie au 1^{er} janvier qui a suivi la mise en exploitation de la ligne.

A ce compte est joint un relevé des dépenses faites mais non encore payées.

Le compte général devient définitif cinq ans après cette date (1). Jusque-là la compagnie peut y porter les dépenses nécessaires pour compléter la construction et la mise en service de la ligne.

Quant à la disposition relative aux travaux complémentaires elle reproduit celle de la convention.

Une commission présidée par un conseiller d'État et composée, en dehors du président, de six membres, dont trois sont nommés par le ministre des Finances et les trois autres par le ministre des Travaux publics, est constituée pour la vérification des comptes de premier établissement.

Elle a droit de se faire présenter les registres, pièces comptables et tous documents qu'elle juge nécessaires à sa vérification.

Elle transmet son rapport avec les pièces justificatives au ministre des Travaux publics qui arrête, sauf recours au conseil d'État, le montant des dépenses qu'il reconnaît imputables au capital garanti.

Le décret règle ensuite le mode de justification annuelle des recettes et des dépenses d'exploitation.

A dater de 1865, la compagnie est tenue de présenter dans les trois premiers mois de chaque année, au ministre des Travaux public le budget des recettes et des dépenses pour l'exercice suivant.

Le compte des dépenses et des recettes de chaque

1. La Convention de 1868 a dérogé à cette stipulation.

exercice est établi d'après les registres de la compagnie distinctement pour l'ancien et pour le nouveau réseau dans les quatre premiers mois de l'exercice suivant en ayant soin de mettre à part, les dépenses et les recettes des sections du nouveau réseau successivement mises en exploitation jusqu'à ce qu'elles aient droit à l'application de la garantie d'intérêt.

Sont compris dans les frais annuels d'exploitation :

1° Toutes les dépenses qui, à partir du 1^{er} janvier qui a suivi la mise en exploitation de chaque ligne, ont été faites dans un but d'utilité pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin de fer ;

2° Les contributions de toute nature ;

3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières ;

4° Les prélèvements pour la réserve statutaire ;

5° Les prélèvements ou versements faits pour les employés de la compagnie.

Pour les recettes et dépenses d'exploitation, le décret interdisait d'y porter : les charges des emprunts faits en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État, les frais d'établissements ne servant pas directement à l'exploitation du chemin de fer.

A partir du 1^{er} janvier 1865, les comptes annuels devaient faire ressortir le produit net kilométrique de l'ancien réseau et la portion de ce produit net qui doit couvrir, avec celui du nouveau réseau l'in-

térêt et l'amortissement garantis par l'État, le montant du capital, employé en dépenses d'établissement du nouveau réseau, ainsi que le montant des intérêts et de l'amortissement garantis, enfin le montant des produits nets du nouveau réseau.

Le ministre était autorisé, après rapport de la Commission, à faire une avance à la compagnie sur le compte de garantie avant le règlement définitif des comptes des recettes et des dépenses, lorsque, aussitôt après la fin de l'année, les produits nets affectés au paiement des intérêts et de l'amortissement garantis paraîtraient insuffisants, sauf à la compagnie si l'avance a été trop forte à rembourser l'excédent avec intérêt à 4 0/0.

Le décret organisait enfin le contrôle financier.

Un inspecteur général des chemins de fer était attaché à la compagnie pour surveiller dans l'intérêt de l'État tous les actes de sa gestion financière.

Il a le droit de se faire communiquer tous les documents qu'il juge utiles à l'accomplissement de sa mission; livres de comptes, écritures, correspondances, registres de délibérations et d'assister aux assemblées générales des actionnaires.

La comptabilité de la compagnie est en outre soumise à la vérification périodique de l'inspection générale des finances.

Enfin il est stipulé que la forme, la quotité, le mode de négociation et les conditions d'émissions

des obligations doivent préalablement être approuvés par le ministre des Travaux publics.

Après de nombreux décrets organisant le contrôle technique et notamment celui du 30 mai 1893 où M. Viette introduit un rouage nouveau, les contrôleurs comptables et les contrôleurs du travail ; voici quelle est l'organisation actuelle, telle qu'elle résulte des décrets de M. Dupuy-Dutemps en date du 30 mai 1895 et des 26 octobre 1895 et 16 janvier 1896.

Le contrôle de chaque grand réseau est en principe dirigé par un inspecteur général des Ponts et Chaussées ou des Mines en résidence à Paris : sauf décision contraire l'inspection des études et des travaux des lignes neuves construites par l'État et des travaux exécutés par les compagnies pour le compte de l'Etat est confiée au directeur du contrôle de chaque réseau.

Les directeurs de contrôle ont accès aux conseils, comités ou commissions institués auprès du ministre dans les conditions résultant des textes organiques.

En cas d'absence il se peut faire remplacer dans la direction du service par un des ingénieurs en chef placé sous ses ordres. Pour l'exercice de ses attributions le directeur peut prendre connaissance des registres de délibération, écritures et documents nécessaires pour constater l'état des services, la situation active et passive de la compagnie et cons-

tater la réalité, l'utilité et l'imputation exacte des dépenses et des recettes. Il assiste à toutes les assemblées générales de la compagnie.

Chaque direction de contrôle comprend au moins trois, souvent quatre services :

1° *Le contrôle de la voie et bâtiments sur les chemins de fer en exploitation.* — Un ingénieur en chef est chef de ce service et a sous ses ordres, sur toute l'étendue du réseau, des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et commis des ponts et chaussées, des contrôleurs comptables.

Il a pour mission de surveiller les travaux neufs et d'entretien sur les lignes exploitées, de vérifier la comptabilité des services de la voie, enfin il mandate d'une façon générale les dépenses du contrôle.

2° *Le contrôle de l'exploitation technique.* — Sa mission est : la surveillance du matériel de la traction, du mouvement des ateliers, la vérification de la comptabilité de ces services, la surveillance de l'exécution des prescriptions réglementant le travail des agents.

A la tête de ce service se trouve : un ingénieur en chef des mines ou à son défaut un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées : comme collaborateurs il a des ingénieurs ordinaires des mines, des contrôleurs et des commis des mines ou à leur défaut, des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et des commis

des Ponts et Chaussées ; enfin des contrôleurs comptables et des contrôleurs du travail.

3° *Le contrôle de l'exploitation commerciale* qui comprend : l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, l'examen des budgets des compagnies et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles.

A la tête de ce service se trouve un contrôleur général de l'exploitation commerciale ; il a comme collaborateurs, un inspecteur principal et des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale, enfin des contrôleurs comptables.

4° *Le contrôle des lignes neuves* construites par l'Etat ou les compagnies est confié dans les départements à des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires des Ponts et Chaussées ; si le directeur du contrôle a dans ses attributions ce service il lui sera adjoint un ingénieur en chef ou ordinaire et un contrôleur comptable. En aucun cas, il ne pourray avoir plus de trois ingénieurs en chefs attachés à chaque direction de chemin de fer.

Au bas de l'échelle, dépendant de tous les services du contrôle se trouvent placés dans les principales gares, les commissaires de surveillance administrative.

Contrôleurs comptables. — Les contrôleurs comptables sont recrutés au concours parmi les conduc-

teurs des ponts, les contrôleurs des mines, les agents de comptabilité des chemins de fer ; ils sont répartis entre tous les services, tant au siège central que dans les bureaux de départements. Sous l'autorité du chef de service, ils se rendent à l'improviste dans un bureau de comptabilité de la compagnie pour se rendre compte de l'utilité, de la réalité et de l'exactitude d'imputation des dépenses et des recettes.

Contrôleurs du travail. — Les contrôleurs du travail sont chargés de surveiller l'exécution des prescriptions réglementaires sur le travail des agents des compagnies, la conduite et la marche des trains et notamment de vérifier les roulements des mécaniciens et des chauffeurs et les bulletins de traction. Ils sont recrutés au concours parmi les chefs et sous-chefs de dépôts, les mécaniciens conducteurs de trains ayant quinze ans de service dans ces grades et ayant droit à une retraite de la part de l'administration du chemin de fer.

Notons en passant un décret du 7 juin 1884 qui a créé les commissaires généraux des chemins de fer ; ils étaient chargés de contrôler *a priori* les dépenses de lignes neuves faites par les compagnies au nom de l'État.

C'était trop éparpiller et trop affaiblir le contrôle. Ce fut compris de bonne heure ; ils furent supprimés et leurs attributions confiées au directeur du contrôle.

En exécution de l'article 17 du décret du 30 mai 1893 un décret postérieur (octobre 1893-1 janvier 1896)

a déterminé les résidences des fonctionnaires du contrôle, l'étendue de leurs circonscriptions, la répartition des affaires. En vertu de ce décret le directeur et les chefs de service peuvent autoriser sans en référer au supérieur hiérarchique certaines dépenses et certains projets.

Comité de réseau. — Ce comité s'occupe des affaires générales intéressant l'ensemble du réseau ; il présente chaque année notamment un rapport sur les résultats de la gestion de la compagnie durant l'exercice précédent et sur le budget de l'exercice suivant.

Il se compose du directeur du contrôle, président ; des chefs de service du contrôle, des inspecteurs des finances chargés de vérifier les comptes ; un inspecteur particulier de l'exploitation commerciale ou un ingénieur ordinaire du contrôle remplissent les fonctions de secrétaire.

En résumé, le contrôle technique est organisé au Ministère des Travaux publics de la façon suivante :

Pour chaque réseau d'intérêt général un inspecteur des Ponts et des Mines, directeur : des ingénieurs, des contrôleurs et au dernier degré de l'échelle, les commissaires de surveillance administrative. Ainsi enchâssée dans ce réseau de surveillance, la compagnie de chemin de fer, même si elle le voulait, ne pourrait frustrer l'État de ses intérêts. A côté de ce contrôle et parallèlement à lui fonctionne la com-

mission de vérification des comptes qui constitue le contrôle financier des compagnies.

Commission de vérification des comptes. — Le règlement de 1863 avait organisé, nous l'avons vu, une commission spéciale par réseau pour vérifier les comptes au point de vue de la garantie et du partage des bénéfices.

On remarqua que la diversité des commissions entraînait la diversité des interprétations et de la jurisprudence et donc affaiblissait le contrôle de l'État par la dispersion des organes chargés de l'assurer. Aussi un décret du 20 juin 1879 a commencé à entrer dans la voie du renforcement de ce contrôle en supprimant les inspecteurs généraux des chemins de fer et en transférant leurs attributions aux directeurs du contrôle technique et commercial.

Puis un règlement d'administration publique du 28 mars 1883 a supprimé les commissions de vérification de réseau et les a remplacées par une commission unique ainsi composée :

1° 2 conseillers d'État dont l'un président ;

2° 4 membres désignés par le Ministère des Finances ;

3° 3 membres désignés par le Ministère des Travaux publics ;

4° Les directeurs du contrôle technique des chemins de fer auxquels sont adjoints :

1° Comme rapporteurs, les inspecteurs des finances

ayant fait la vérification des comptes des compagnies ;

2° Comme secrétaires, les auditeurs au Conseil d'État désignés par le président.

Mécanisme de la vérification. — Actuellement le ministre des finances a désigné deux inspecteurs généraux des finances comme membre de la Commission et les six grands réseaux sont répartis en deux groupes. A chaque compagnie sont attachés un ou plusieurs inspecteurs des finances.

Ceux-ci procèdent, soit au siège central de la compagnie soit aux bureaux extérieurs si besoin est, à la vérification détaillée de tous les comptes qui leur sont soumis. Les résultats de leur travail sont par eux consignés en un rapport qui après avoir été revu par l'inspecteur général, est soumis à la commission de vérification des comptes.

Les rapports comprennent toujours trois parties :

A). — *Contrôles des dépenses de premier établissement proprement dits et complémentaires.*

B). — *Contrôle du compte unique d'exploitation.*

C). — *Liquidation du compte de garantie.*

Il va sans dire que ces rapports sont faits annuellement.

Avec ses observations à l'appui, la Commission transmet ses rapports au ministre des Travaux publics, celui-ci les communique généralement à la compagnie.

Si celle-ci formule des observations, la Commis-

sion de vérification est appelée à en délibérer et à en apprécier la valeur.

Après consultation du ministre des Finances, les comptes sont définitivement arrêtés par le ministre des Travaux publics (1).

Conformément au décret de 1863, un recours contre cette décision du ministre est ouvert à la compagnie si elle se juge lésée.

La Commission, en outre, est consultée sur un grand nombre d'autres questions : par exemple, les répercussions financières du rachat d'une compagnie les clauses financières d'un contrat nouveau ; pour la Compagnie d'Orléans on l'a spécialement consultée pour les avances en argent et en travaux à l'État pour le remboursement de la dette de garantie, pour déterminer le montant de la soulte et de l'annuité à payer en vertu de l'article 5 des conventions Raynal.

En résumé, le contrôle technique et la Commission de vérification des comptes ont l'un et l'autre au point de vue financier des attributions qui s'exercent sur le même domaine. Cependant c'est avec le contrôle technique seul que sont discutés les maxima pour les travaux de superstructure des lignes neuves ou les gares d'attache, les forfaits pour les lignes à voie

1. Pour être valable, cette décision doit être signée par le ministre personnellement. Le Conseil d'État a jugé que le ministre ne peut en ce cas déléguer sa signature (*Arrêt du Conseil d'État du 22 novembre 1889, affaire Hicquevert*).

étroite, ou les parachèvements. C'est lui aussi qui examine et soumet à l'approbation ministérielle les justifications relatives à ces dépenses (états B) ou celles que la compagnie doit produire lorsqu'elle dépasse en exécution le montant du détail estimatif approuvé par le ministre pour un travail complémentaire.

Par contre, c'est la Commission de vérification seule qui examine et discute les questions relatives aux frais généraux et intérêts, au calcul des annuités dues par l'État pour avances faites par la compagnie ou pour travaux de doubles voies ; c'est elle en définitive qui prépare et soumet au ministre la liquidation des dépenses de chaque exercice tant au compte d'établissement qu'au compte d'exploitation.

Quelques détails maintenant au sujet des divers comptes de la compagnie. Conformément aux dispositions du décret de 1863, ils se divisent en deux grandes catégories : le compte de premier établissements, le compte d'exploitation.

1° Compte d'établissement.

Caractère des dépenses de premier établissement.

— Le décret fondamental que nous venons de rappeler indique quelles sont les dépenses qui doivent être portées au compte d'établissement. Son énumération n'est pas limitative mais il ne saurait généra-

lement pas y avoir de doute sur l'imputation d'autres dépenses déterminées.

On admet en principe que tout travail de nature à augmenter la valeur du réseau est imputable au compte d'établissement et dans la mesure même de cette augmentation. Par exemple on a dû, pour donner plus de stabilité aux voies, augmenter le nombre des traverses sur lesquelles elles reposent ; la valeur de ces traverses a été imputée au compte établissement.

On a substitué aux rails Vignole des rails à double champignon dont le coût est plus élevé ; la plus-value de cette dernière voie a été également portée au même compte.

Il y a cependant des anomalies ; ainsi quand on a substitué, sur les grandes lignes, des rails d'acier pesant 42 kilogrammes par mètre aux rails pesant 38 kilogrammes on a considéré l'opération comme constituant un simple entretien et la totalité de la dépense a été portée au compte d'exploitation.

Mais si l'on remplace dans une gare un bâtiment par un autre d'une plus grande valeur, on considère la différence entre la dépense du bâtiment neuf et la dépense primitive de l'ancien comme augmentant le capital de la ligne et on le fait figurer dans le compte d'établissement.

Les deux comptes sont même mis en jeu à cette occasion. Car l'opération comptable s'effectue ainsi :

le compte d'établissement est augmenté de la dépense du bâtiment neuf et diminué de celle du bâtiment disparu.

Celle-ci est portée en dépense au compte d'exploitation qui fait en même temps recette de la valeur des matériaux provenant de la démolition et encore utilisables. Ce compte paie ainsi, et c'est équitable, la dépréciation de la construction dont l'exploitation à fait l'usage jusqu'à son remplacement.

Mais cette règle ne devrait être évidemment appliquée qu'autant que le bâtiment neuf en remplace un autre payé originairement par le compte d'établissement de la compagnie, sans quoi ce compte ne représenterait pas à tout instant les dépenses réellement faites par elle.

Dépenses d'exploitation, connexes des dépenses d'établissement. — Les dépenses, quand il s'agit par exemple du remaniement d'une gare, ne représentent pas toujours la totalité des travaux réellement neufs. Par exemple, pour poser une voie nouvelle, on peut être obligé de déplacer des voies existantes ; ces déplacements ne donnent aucune plus-value au capital et, par application de la règle énoncée plus haut, c'est le compte d'exploitation qui les supporte.

Caractère d'utilité des dépenses d'établissement. — Le décret de 1863 dit que pour être admises, les dépenses doivent avoir été faites dans un but d'uti-

lité. Cette prescription formulée en termes assez vagues pourrait donner lieu à des difficultés.

Cependant, aucun travail au compte d'établissement ne pouvant, aux termes de l'article 3 du cahier des charges, être engagé que d'après un projet approuvé par le ministre des Travaux publics et ce projet étant au préalable examiné par le contrôle technique, la question d'utilité de la dépense est déjà en général tranchée lorsqu'intervient la Commission de vérification des comptes.

Comme exemple de cas, où cette question pouvait être douteuse, nous citerons la construction de l'hôtel Terminus à la gare du quai d'Orsay.

L'Administration a jugé que l'existence de cet hôtel répondait à un besoin des voyageurs et avait une réelle utilité pour le public fréquentant le réseau.

Elle a, en conséquence, autorisé la compagnie à en porter la dépense à son compte d'établissement.

Mais celle-ci a eu à soutenir à cette occasion contre les grands hôtels de Paris un procès qu'elle a gagné.

Intérêt que peut présenter l'imputation au compte d'établissement. — Nous avons vu dans la première partie que le Parlement avait exprimé plusieurs fois la crainte de voir les compagnies imputer abusivement des dépenses à leur compte d'établissement, de façon à grossir artificiellement leurs dividendes, et c'est même de cette crainte que sont nés les pre-

miers règlements relatifs à la vérification des comptes. Elles seraient aujourd'hui sans fondements d'abord à cause de la vérification minutieuse à laquelle les comptes sont soumis et ensuite parce que les cas où l'imputation peut être douteuse sont rares.

Les compagnies auraient-elles même toujours intérêt à cette imputation ?

C'est pour elles une question d'époque et de situation financière. Si elles font encore appel à la garantie d'intérêt, une dépense portée par elles au compte d'exploitation grossit de toute sa valeur l'appel qu'elles auront à faire à l'État et augmente d'autant leur dette. Mais cette dette porte intérêt à 4 0/0 et elles peuvent se procurer aujourd'hui de l'argent à un taux moins élevé ; il serait donc avantageux pour elles à porter cette dépense au compte d'établissement alimenté par les fonds d'emprunts. Leur intérêt aurait été contraire il y a vingt ans, alors que le taux des émissions était notablement supérieur à 4 0/0.

Si elles ne font plus appel à la garantie, et c'est le cas de la Compagnie d'Orléans, elles ont intérêt à augmenter leur produit net, soit pour hâter leur libération vis-à-vis de l'État, soit pour augmenter le dividende et par conséquent à ne pas charger le compte d'exploitation.

Depuis les conventions de 1883 qui ont stipulé, en cas de rachat, le remboursement par quinzième des

travaux complémentaires exécutés depuis moins de quinze ans, les compagnies ont encore un autre motif, dans les cas douteux, de pencher pour l'imputation au compte d'établissement.

Mais cette discussion a plutôt un intérêt théorique que pratique, car en fait, les reports du compte d'établissement au compte d'exploitation prescrits par la Commission de vérification des comptes ne représentent pour chaque exercice que des totaux insignifiants par rapport à la masse des dépenses vérifiées.

Distinction entre les dépenses de premier établissement et les dépenses des travaux complémentaires. —

Sous l'empire des conventions de 1859 et de 1868, la distinction des dépenses de premier établissement et des dépenses de travaux complémentaires avait une grande importance, puisque ces dernières seules donnaient lieu à une augmentation du revenu garanti pour le nouveau réseau et du revenu réservé pour l'ancien. Aussi le Conseil d'État, dans les décrets qu'il devait rendre à cette époque pour l'autorisation des travaux complémentaires, avait-il le soin de n'attribuer ce caractère qu'à ceux répondant à des besoins nés de l'accroissement du trafic.

Depuis les conventions de 1883, cette distinction a beaucoup perdu de sa valeur puisque les compagnies sont autorisées à prélever sur leurs produits nets, tant au point de vue de la garantie d'intérêt

que du partage des bénéfices les charges d'emprunt pour les dépenses des deux catégories.

Cependant pour l'application de la clause de rachat les travaux complémentaires doivent être nettement définis.

En ce qui concerne les lignes nouvelles formant l'objet pour la Compagnie d'Orléans, de l'article 3 de la convention et qui sont construites au frais de l'État, sauf une dotation fixe de la part de cette compagnie, les procès-verbaux de réception définitive des travaux de superstructure indiquent limitativement les sommes qui pourront être encore imputées au compte de premier établissement. Pour les lignes échangées ou cédées (art. 2 et 4), les travaux de parachèvement compris dans les forfaits approuvés sont seuls portés au compte de premier établissement. Enfin pour les lignes des concessions antérieures à la convention de 1883, dont les comptes de construction sont clos depuis longtemps tous les travaux neufs qui s'y exécutent sont des travaux complémentaires.

Dépenses d'exploitation imputées exceptionnellement au compte d'établissement. — Certaines dépenses d'exploitation sont portées exceptionnellement au compte d'établissement. Ce sont d'abord les insuffisances des lignes récemment ouvertes. Sous l'empire des conventions de 1859 et 1868 ces insuffisances étaient ainsi imputées jusqu'à l'ouverture totale de chaque ligne du nouveau réseau. La convention

de 1883 a autorisé la même imputation pour les lignes de l'article 3, d'abord jusqu'à l'achèvement complet de l'ensemble de ces lignes, même de celles concédées éventuellement, et depuis 1892 jusqu'à l'expiration de la période de cinq ans suivant l'achèvement de chacune d'elles.

Le règlement de 1863 admettait aussi pour les lignes du nouveau réseau l'imputation au même compte de la totalité des dépenses d'exploitation jusqu'au 1^{er} janvier qui suivait l'ouverture et des $\frac{3}{5}$ de cette dépense pendant l'année suivante. Les conventions de 1883 ayant compris dans le compte unique des frais annuels toutes les dépenses d'exploitation sans restriction ni réserve, cette disposition n'est plus applicable actuellement.

Imputation des dépenses des doubles voies. — Nous avons vu que si l'État exige le doublement de la voie d'une ligne dont la recette kilométrique est inférieure à 35.000 francs, il en rembourse la dépense à la compagnie par annuités. Mais au moment où la recette atteint ultérieurement ce niveau, les charges des emprunts incombent à la compagnie et la dépense est portée au compte des travaux complémentaires.

Imputations des dépenses des voies ferrées des ports. — Les gares de la compagnie situées dans les ports de commerce (Lorient, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux) sont reliées aux quais de ces ports par des voies ferrées qui lui sont concédées comme tram-

ways, en vertu de la loi du 11 juin 1880. Elle a été autorisée à porter la dépense de ces voies à son compte d'établissement.

Répartition des dépenses communes. — Un certain nombre de dépenses sont communes à tout le réseau, par exemple le matériel roulant. Mais il était nécessaire autrefois d'en faire la répartition entre l'ancien et le nouveau réseau. Cette répartition est encore nécessaire aujourd'hui entre le réseau principal exploité au compte de la garantie et les lignes neuves exploitées au compte d'établissement. Elle se fait proportionnellement aux parcours kilométriques des trains.

Gares communes. — Le régime adopté pour la répartition des dépenses d'établissement des gares communes est différent suivant qu'il s'agit des autres compagnies ou du réseau de l'État.

Pour les compagnies qui viennent se raccorder avec celle d'Orléans, les travaux nécessaires pour approprier les gares de jonction aux services communs sont faits et payés par la Compagnie d'Orléans. Leur dépense s'ajoute au capital d'établissement de la gare ; le loyer calculé à 6 0/0 sur cette somme totale, les frais d'entretien et d'exploitation sont répartis annuellement entre les participants à la communauté proportionnellement au nombre des branches appartenant à chacun d'eux.

Si par exemple, la Compagnie d'Orléans a deux

branches aboutissant dans la gare et l'autre compagnie une seule, la première prend à sa charge les $\frac{2}{3}$ de la dépense annuelle, et la seconde $\frac{1}{3}$ seulement.

Cette règle si elle a le mérite de la simplicité, est fort arbitraire puisqu'elle ne tient aucun compte du trafic apporté par chacune des branches et traite une ligne sans valeur sur le même pied que les lignes importantes.

Dans le cas où la gare commune reçoit une ligne des conventions de 1883, les dépenses d'appropriation sont payées par l'État : cette somme est considérée comme un apport de la compagnie à laquelle appartient cette ligne et la communauté lui tient compte du loyer à 6 0/0 sur ce capital, la répartition de l'ensemble des dépenses annuelles restant régie par la règle des branches.

Quand il s'agit du réseau de l'État, les travaux nécessaires pour la réception de sa ligne dans la gare commune sont payés par lui en capital, en vertu d'une convention générale passée en 1880, mais il n'a en revanche aucun loyer à payer pour l'usage des installations préexistantes.

Les dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation de la gare sont réparties entre lui et la compagnie proportionnellement aux unités de trafic local apportées par chaque réseau.

On compte un voyageur pour une unité, une tonne de marchandises ou une tête de gros bétail pour dix

unités ; une tête de moyen ou petit bétail pour cinq unités.

Cette répartition est plus équitable que celle appliquée entre compagnies. Elle est aussi plus avantageuse pour le réseau de l'État, car on remarquera que, dans le compte des unités de trafic, on ne fait pas figurer le transit. Or, pour que la répartition fût complètement juste, il n'aurait pas fallu négliger le trafic passant d'un réseau à l'autre, et les dépenses correspondantes auraient dû être partagées par moitié entre les deux co-usagers, le service rendu étant le même pour l'un et pour l'autre.

Le régime adopté est encore favorable au réseau d'État en ce sens que celui-ci utilise sans aucun débours les installations anciennes des gares communes généralement beaucoup plus importantes que celles qu'il a payées lui-même.

Approvisionnement. — La compagnie ayant besoin d'avoir toujours un stock d'approvisionnements de toute nature, soit pour l'entretien de la voie (rails, traverses, coussinets, etc.), soit pour l'entretien du matériel roulant, soit pour les besoins de la traction (combustibles, graisse, huile, etc.) a été autorisée par la convention de 1883 à imputer au compte de la garantie, les charges de ces approvisionnements, mais en lui limitant le montant à quarante millions (40.000.000 fr.).

Le compte des approvisionnements est un inter-

médiaire entre les fournisseurs et les services consommateurs ; ils achète les matières et les paie ; il en est payé à son tour par les comptes qui emploient ces matières et auxquels il les livre en les majorant des frais généraux de sa gestion.

Frais généraux. — Les frais généraux d'administration sont autant que possible spécialisés. Mais une partie de ces dépenses sont par leur nature communes à tout un service (frais généraux du service central) ou à tout le réseau (frais généraux de direction). Celles-ci sont ventilées entre les divers chapitres du compte d'établissement ou même entre le compte d'établissement et le compte d'exploitation, au prorata des dépenses faites dans l'année sur ces divers comptes.

Dépenses admises au compte d'une année. — Lorsqu'il s'agit de dépenses remboursables par annuités, la Commission de vérification des comptes n'admet pour un exercice que les dépenses constatées et payées sur cet exercice.

C'est en somme un véritable compte de caisse et l'on comprend d'ailleurs que l'État ne paie d'intérêts et d'amortissement pour une année que sur les sommes réellement décaissées dans l'année.

Quand il s'agit de dépenses au compte de la compagnie, la commission admet parmi les dépenses de l'exercice toutes celles qui ont été constatées et

ordonnancées sur l'exercice sans s'attacher à ce qu'elles aient été réellement payées.

2. Compte d'exploitation.

Caractère des dépenses d'exploitation. — Là encore le règlement de 1863 exige que les dépenses aient été faites dans un but d'utilité. Mais il n'y a plus aujourd'hui de difficultés à ce sujet. L'une des questions qui a pu donner lieu autrefois à interprétation en ce qui concerne l'utilité de la dépense est celle des économats, établissements dont la Compagnie d'Orléans a eu l'initiative et qui sont destinés à fournir à prix coûtant aux agents des denrées de toute nature. Il a été admis que les dépenses et les recettes de ces établissements doivent s'équilibrer et que le déficit, s'il y en a, ne doit pas venir à la charge du compte d'exploitation.

Indemnités pour accidents. — Sous l'empire des conventions de 1859 et 1868, l'imputation de ces dépenses au compte d'exploitation a été plus d'une fois contestée et on a laissé parfois, en cas de faute lourde d'un agent, les conséquences de l'accident à la charge de la compagnie.

Aujourd'hui la question est tranchée, la convention de 1883 rangeant explicitement les frais de cette nature parmi ceux d'exploitation.

Fonds de réserve en cas d'incendie. — La compa-

gnie est, d'une façon générale, son propre assureur. Elle a constitué à cet effet, par prélèvement sur les recettes, un fond de réserve sur lequel sont payées les conséquences des incendies, une somme égale étant reprise sur les recettes de l'année où se produit le sinistre pour reconstituer le fond de réserve.

Les dépenses pour réparations des conséquences des incendies sont en effet admises par la convention de 1883 parmi celles d'exploitation.

Subvention aux correspondances par voie de terre et par voie d'eau. — La compagnie est autorisée par la même convention à subventionner les correspondances destinés à relier avec la gare la plus voisine les localités non desservies directement par le chemin de fer et à porter ces subventions parmi les frais d'exploitation. Elle est autorisée également à y imputer les charges résultant d'engagements de cette nature qu'elle aura pu contracter, avec l'autorisation du ministre des Travaux publics vis-à-vis des concessionnaires reliés avec son réseau ou en correspondance avec elle ; ce qui comprend par exemple le cas où elle exploiterait à titre de fermière une ligne secondaire aboutissant à une de ses gares.

Recettes d'exploitation. — Comme les dépenses, elles sont depuis 1883, portées à un compte unique et comprennent notamment, outre les recettes propres du trafic, celles qui proviennent des traités de correspondances, et de divers autres accessoires :

publicité, locations embranchements particuliers, buffets, etc.

Transports en service.— Ce sont les transports des objets consommés par les divers services de la compagnie.

Ils sont depuis 1900 par extension d'une convention intervenue en 1890 avec l'État pour le transport des matériaux destinés aux lignes qu'il exécute, taxés uniformément à 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre plus 0 fr. 40 pour frais de gare.

Il semble, que ces transports ne devant avoir aucune influence sur la balance générale de l'exercice puisqu'ils figurent à la fois en recette et en dépense, il n'y avait pas intérêt à en tenir compte. Mais le régime adopté à l'avantage de faire mieux ressortir la dépense réelle de l'exploitation.

Décompte de la garantie. — Dans les quatre premiers mois de l'année, la compagnie présente le compte général des recettes et des dépenses de l'année précédente.

Sur le vu de ces comptes après avis sommaire de la commission de vérification et d'accord avec son collègue des finances, le ministre des Travaux publics, s'il y a insuffisance, délivre à la compagnie une provision, qui est en général de 85 0/0 sauf règlement ultérieur. En cas de trop perçu, après liquidation définitive de l'exercice, la compagnie reverse l'excédent au Trésor, avec intérêts à 4 0/0.

Si le produit net dépasse au contraire les sommes nécessaires pour faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement des obligations et des actions et au dividende minimum garanti, la compagnie verse cet excédent au Trésor, toujours sous réserve de règlement ultérieur.

TROISIÈME PARTIE

Appréciation du régime financier actuel

CE QU'IL FAUT EN CONCLURE AU SUJET DU MEILLEUR MODE D'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

De l'étude que nous venons de faire du régime établi pour les chemins de fer à l'époque actuelle par les conventions de 1883, il résulte que la Compagnie d'Orléans se trouve liée d'une façon plus étroite encore que par le passé avec l'État. Ce système nouveau, avons-nous vu, dans la pratique a donné des résultats bien différents de ceux qu'en attendaient ses auteurs ; faut-il croire, comme l'on a voulu le laisser supposer, lors de récents débats au Parlement, que le mode d'exploitation par compagnies concessionnaires est un régime très défectueux, tel qu'il a été conçu par M. Raynal ?

Conventions scélérates, a-t-on nommé ces contrats ; jusqu'à quel point cette épithète peut-elle être vraie qui condamne en bloc le régime entier ? Le régime

antérieur, celui de M. de Franqueville, par exemple, valait-il mieux ?

Ne pourrait-on pas cependant, comme certains le réclament aujourd'hui, en venir à l'exploitation d'État et racheter toutes les concessions de chemins de fer ? Tels sont les trois points principaux que nous allons essayer d'exposer maintenant.

Critique du système de 1883. — L'un des caractères du contrat de 1883, qui le différencie essentiellement des régimes précédents, c'est que l'État prend à sa charge les frais de construction des lignes neuves, mais que la compagnie lui fait l'avance des fonds nécessaires, avance dont elle est remboursée par annuités. Il y a eu là un gros avantage recueilli par l'État ; non seulement il pouvait continuer les travaux entrepris et qu'il se voyait presque obligé d'arrêter par crainte de l'échec d'un emprunt public à la suite du krach de l'« Union Générale » et de la crise qui l'avait suivi, mais de plus la charge de ces travaux ne grevait pas immédiatement le budget ; il répartissait l'effort sur toute la durée de la concession de la compagnie, c'est-à-dire sur près de soixante-quinze années.

Il put en outre assurer l'exploitation des lignes du plan Freycinet, placées sur le territoire de la Compagnie en les lui concédant. C'était, il est vrai, également pour la compagnie, un avantage évident d'un côté puisqu'elle se trouvait ainsi débarrassée de l'in-

quiétude de voir se former à l'intérieur de la région desservie par elle, des compagnies concurrentes ou, ce qui était plus dangereux encore, l'exploitation d'État. Mais lourde charge d'un autre côté aussi parce qu'elle était obligée d'accepter immédiatement des lignes dont le coût d'exploitation était fort onéreux et les bénéfices problématiques pendant une assez longue période (1).

Quoique, au premier abord, il puisse étonner que le Gouvernement ait abandonné le système antérieur adopté pour la construction des lignes neuves, en constatant les nécessités ambiantes au moment où furent conclus les contrats de 1883, on peut expliquer et même justifier les dispositions prises.

L'État ne pouvait plus espérer obtenir des compagnies pour des lignes sans valeur, les concours que les régimes précédents avaient tirés d'elles.

Il est vrai qu'on peut bien objecter que si les compagnies concessionnaires de ces lignes neuves avaient besoin, l'expérience est d'ailleurs là pour le témoigner, du concours de l'État, l'action adjuvante de celui-ci dépassait son but parce que, en prenant à sa charge les frais de construction et en assurant un minimum

1. Et ceci se trouve justifié par la pratique, à quelques exceptions près, les lignes concédées depuis 1883 ne couvrent pas les frais d'exploitation et si certaines y sont arrivées, elles ne font pas encore face aux charges des capitaux employés à leur construction.

de revenus aux capitaux de l'entreprise, il enlevait à l'industrie privée son principal ressort d'action par la suppression des aléas à courir, l'intérêt.

L'objection est grave, mais on peut dire qu'elle perd sa valeur, étant donné les circonstances où se sont conclus les contrats de 1883, et qu'il était difficile à l'État d'obtenir des conditions meilleures.

De 1878 à 1883, les gouvernements successifs n'ont pas cessé de négocier des contrats nouveaux avec la Compagnie d'Orléans ; dans ces contrats il fut seulement question de prendre la compagnie comme fermière des lignes neuves construites sur son réseau et cela dans des conditions très défavorables pour elle, l'État ne concluant le bail que pour une année et pouvant le résilier six mois après sa passation.

De plus, la compagnie cédait à l'État un plus grand nombre de lignes que dans la convention qui a abouti. Ces projets ne furent cependant pas votés, ni même discutés, la tendance étant alors au rachat de la compagnie, comme nous le montrent le rapport de M. Wilson et les discussions des commissions chargées d'examiner ces projets.

En 1883, la situation avait changé ; l'État avait besoin du crédit de la compagnie pour la continuation de ses travaux ; il lui demandait, pour se procurer des ressources, le remboursement immédiat d'une dette qui n'était pas exigible ; il assurait le régime futur de ses lignes en se débarrassant de leur exploi-

tation. Il était juste qu'il donnât des compensations dont l'une a été la prise à son compte des frais de construction.

C'est une charge d'ailleurs qu'il avait envisagée dès l'origine du plan Freycinet.

Du reste, la compagnie contribue aux travaux de superstructure à raison de 25.000 francs par kilomètre et c'est bien tout ce qu'on pouvait exiger d'elle en compensation des concessions nouvelles. L'intervention plus grande de l'État ne se trouve pas exagérée, en fait. L'intérêt de la compagnie reste le même à bien exploiter son réseau, et plus encore les lignes nouvelles afin d'éviter le grossissement de sa dette et de reprendre plus vite la libre disposition de ses dividendes.

On a critiqué l'avantage réel qu'elle a retiré du contrat nouveau par la disposition qui supprime la limitation des travaux complémentaires.

Mais le trafic croissant constamment, il est nécessaire de maintenir l'outillage à hauteur des besoins nouveaux ; il n'est donc pas prudent d'enserrer ces travaux à exécuter au cours des années d'exploitation dans les limites d'un maximum : il est impossible de prévoir quelle sera la formule vraie de la croissance du trafic, car le développement du commerce, de l'industrie, de l'agriculture surtout, subissent des variations brusques en plus ou en moins qu'on ne peut escompter un long temps à l'avance. Aussi, vers 1880,

la compagnie ayant épuisé à peu près tout le crédit que la convention de 1868, lui avait alloué, ne pouvait plus faire face aux exigences nouvelles.

Il n'eût pas été équitable de faire payer sur les produits de l'exploitation ces travaux complémentaires, c'eût été grever un seul exercice de la totalité d'une dépense, au bénéfice des années ultérieures qui devaient en profiter, alors qu'en la portant au compte d'établissement, les charges se répartissaient sur le restant de la durée de la concession.

C'eût été aussi s'exposer ou à voir la compagnie hésiter à engager les dépenses nécessaires ou à faire subir à la garantie de brusques accroissements. Il était donc très justifié d'admettre comme l'a fait la convention de 1883, toutes les dépenses de ce genre au compte d'établissement.

La nécessité de l'approbation ministérielle et la fixation par la loi de finances du maximum des dépenses complémentaires annuelles mettent d'ailleurs à l'abri des abus.

La disposition relative au remboursement en cas de rachat, de ces dépenses faites depuis moins de quinze ans, n'a pas eu de moins nombreux détracteurs.

Et cependant si l'État prend possession et jouit de ces travaux dont la compagnie, qui les a payés, n'a pu tirer tout le profit, il n'est que juste qu'elle en soit dédommée.

On s'est vivement attaqué aussi à la clause qui permet à la compagnie, en cas de rachat, de substituer pour les lignes ouvertes depuis moins de quinze ans. à l'indemnité calculée d'après le produit net le remboursement des dépenses d'établissement. Mais cette clause n'est que l'application de la loi de 1874, dite loi Montgolfier, qu'il était bien dans l'intention de l'Assemblée qui l'a votée d'appliquer à toutes les concessions ultérieures.

D'ailleurs une ligne ne donnant jamais dans les premières années de son exploitation que des produits bien inférieurs à ceux qu'elle atteindra plus tard, l'État ne saurait avec justice prétendre régler l'indemnité de rachat, si cette éventualité se produit peu d'années après l'ouverture de la ligne, sur des produits nets toujours minimes, car cette indemnité ne rémunérerait pas la compagnie de dépenses qu'elle a faites en vue de profits ultérieurs qu'elle n'a pu percevoir. Il y a même plus ; à défaut de cette clause, l'État en concédant à la compagnie de nombreuses lignes improductives, pouvait faire baisser l'ensemble du produit net du réseau de façon à rendre le rachat notablement moins coûteux qu'il ne l'eût été avant cette adjonction. La simple loyauté lui interdisait une pareille combinaison.

L'attribution de la garantie à la totalité du capital, actions et obligations et par conséquent l'allocation aux premières d'un dividende minimum assuré

n'a pas été l'objet de moins nombreuses attaqués.

C'était cependant une conséquence à peu près forcée du changement de régime. Avant 1883, une partie seulement du produit net des anciennes concessions venait couvrir par le jeu du déversoir, les insuffisances des nouvelles ; depuis cette date, c'est la totalité des produits nets de ces anciennes lignes qui vient compenser les déficits des lignes ajoutées au réseau.

Ces déficits devant être considérables, s'il n'y avait eu aucune contre-partie à la fusion en un seul des deux comptes d'exploitation, le dividende des actions pouvait être fort réduit, peut-être même disparaître et nous avons vu qu'en fait, si la compagnie n'avait pas fait appel à la garantie de l'État, ses dividendes auraient subi, pendant plusieurs années, une diminution considérable.

Pouvait-on imposer un pareil sacrifice aux actionnaires à qui on demandait d'accepter de si lourdes charges ? Pour la compagnie, la prudence, pour l'État la justice voulaient que ces charges eussent une compensation, qui a été la faculté d'assurer un dividende minimum égal à celui des dernières années.

N'eût-il pas mieux valu ne pas faire usage de cette faculté ? C'est une autre question que nous avons traitée dans notre deuxième partie.

L'énumération des dépenses d'exploitation et notamment le classement parmi ces dépenses des consé-

quences des pertes, retards, avaries et accidents n'a pas été plus épargnée et on a voulu y voir comme une prime à l'incurie de la compagnie.

Mais on raisonne toujours comme si elle avait intérêt à faire appel à la garantie !

Or, en dehors de toute autre considération, en dehors de toute question morale et d'humanité, elle a l'intérêt le plus évident à ne pas diminuer son produit net et d'exploiter de façon à éviter ces pertes, avaries ou accidents dont la moindre conséquence est d'entraîner de fort lourdes dépenses. Le ministre est d'ailleurs suffisamment armé, notamment en ce qui concerne les mesures de sécurité.

Sans même cet excitant, toutes les compagnies ont rivalisé dans le développement de ces mesures et à ce point de vue en particulier, l'exploitation d'aujourd'hui ne ressemble guère à celle d'il y a vingt ans.

La fixation du minimum de l'indemnité de rachat a été à son tour vivement critiquée. Ce minimum se calcule de deux façons. D'abord l'annuité ne peut pas être inférieure au produit net de la dernière année d'exploitation.

C'est l'article 37 du cahier des charges qui le stipule et cette clause est une sorte de compensation à la privation imposée à la compagnie des plus-values qu'elle eût pu réaliser si elle n'avait pas été rachetée.

La convention de 1883 en a introduit un second, l'annuité ne peut pas être inférieure à l'ensemble

des sommes garanties par l'article 14 ; c'est-à-dire les charges du capital, déduction faite du remboursement effectué sur les travaux complémentaires, et le dividende minimum.

Mais si l'on enlève à la compagnie par le rachat le moyen de rémunérer avec les produits de son exploitation les capitaux qu'elle a engagés pour coopérer largement à une œuvre d'intérêt public, il n'est que juste de lui assurer les moyens d'amortir ces capitaux et de leur servir une rétribution minima sur la foi de laquelle ils se sont engagés.

Un seul point est resté dans l'ombre, lors de la discussion au Parlement de la convention de 1883 et c'est celui sur lequel la lumière eût été utile pour éviter un conflit ultérieur, nous voulons parler de la question de la durée de la garantie que nous avons traitée en détail dans notre deuxième partie.

On a reproché enfin à cette convention de n'avoir pas fait la part assez belle au réseau de l'État.

Sans nous arrêter ici à la question de savoir si cette conception d'un réseau d'État a été heureuse, nous ferons remarquer que par les échanges de lignes effectués, on a substitué à des chemins de fer épars un peu partout un ensemble bien homogène desservant toute la région à l'ouest de la ligne de Tours à Bordeaux ayant un débouché vers ce dernier port, vers ceux de la Rochelle, des Sables-d'Olonne

et de Nantes et enfin vers Paris. Ce sont là, semble-t-il, des avantages appréciables.

En résumé, toutes les stipulations financières de la convention de 1883 trouvent leur justification. Mais il semble que depuis cette époque, les critiques sont devenues d'autant plus vives que, dans la pratique, les résultats ont causé les plus vives déceptions.

On a fait miroiter aux yeux des députés le grand avantage qu'obtenait l'État par le partage des bénéfices dans la proportion de $\frac{1}{3}$ pour la compagnie et $\frac{2}{3}$ pour lui, au-dessus d'un dividende réservé de 72 francs par action, et, disait-on, le moment de ce partage est prochain.

Si nous regardons le rapport de M. Rouvier nous y voyons que l'appel à la garantie est peu à redouter, tandis que, au contraire, le partage des bénéfices arrivera à très brève échéance. Dans une note il ajoute même : « D'après les calculs faits au Ministère des Travaux publics, il y a lieu d'espérer que pour certaines compagnies, le Paris-Lyon-Méditerranée, par exemple, il (le partage des bénéfices) commencera dès 1887. »

A la Chambre, lors de la discussion du projet de loi approuvant les conventions, les mêmes assurances sont plus fermement encore données. A la séance du 20 juillet 1883, sur une interruption de M. Pelletan, M. Rouvier répondit : « Oui, si les compagnies

devaient faire appel à la garantie d'intérêts. Mais toutes les compagnies ne sont pas dans ce cas, et il n'y en a guère qu'une pour laquelle le recours à la garantie d'intérêt soit certain. »

M. Raynal raisonnait de même, comme si l'appel à la garantie était impossible pour cinq des compagnies sur six et le partage des bénéfices indiscutable. Il disait à la séance du 19 juillet 1881 :

« Le dividende avant partage est le seul dont il y
« ait lieu que nous nous occupions puisque la garan-
« tie ne fonctionnera pour aucune compagnie, sauf
« l'Ouest.

« Pour l'Orléans, en particulier, l'abaissement de
« ce dividende de 90 francs à 72 francs a cette impor-
« tance que le partage des $\frac{2}{3}$ se produira, aura son
« application en 1885 probablement, mais certaine-
« ment en 1886.

« Je suis très affirmatif à cet égard, parce que la
« certitude est absolue, et si je tiens à rester sur une
« grande réserve là où le doute existe, je veux être
« très affirmatif sur les points où cela m'est permis
« par une étude consciencieuse de la question. »

Et cependant nous pouvons constater que les résultats ont été bien différents dans la pratique ; loin de partager des bénéfices, selon les prévisions de M. Raynal, l'État a avancé une forte somme à la compagnie (150 millions). Aurait-il conservé les anciennes stipulations qui le liaient avec elle, en dix ou

douze années celle-ci aurait fini de rembourser sa dette (1) et le partage des bénéfices serait intervenu vers 1895 ou 1896, alors que sous le régime nouveau point n'est encore question de pareille éventualité.

Mais ces déceptions ne sont pas la conséquence de la convention elle-même. Elles sont le résultat d'un optimisme imprudent, des circonstances, crises successives, abaissement des tarifs des voyageurs et surtout elles sont le résultat direct du plan Freycinet lui-même, de la hâte que l'on a mise à exécuter partout à la fois de très nombreuses lignes improductives, mal étudiées au moment du vote de la loi de classement et dont la simple prudence prescrivait d'échelonner la construction sur un grand nombre d'années.

Si d'ailleurs la convention de 1883 n'avait pas été votée, que pouvait-on faire de mieux ? Pouvait-on songer à maintenir le régime de 1859 ?

Cela semble bien difficile et ce régime se serait mal accommodé aux circonstances dans lesquelles on se trouvait.

En effet, il est à présumer tout d'abord qu'en raison de la baisse du loyer de l'argent, qui n'a pas tardé à se produire, une nouvelle convention eût été bientôt nécessaire pour la répartition des charges du nouveau réseau entre l'ancien et l'État. Mais à sup-

1. Rapport aux actionnaires de 1882.

poser même que, de ce chef, la quotité du prélèvement sur les produits nets de l'ancien réseau eût été un peu diminuée, le total de ce prélèvement, eu égard à l'énorme développement du nouveau réseau et à la rapidité de son exécution, eût considérablement augmenté.

Donc, à moins que l'État n'eût accru dans de très fortes proportions, les subventions forfaitaires qu'il allouait antérieurement pour l'établissement des lignes (1) et qui étaient en général notablement inférieures aux dépenses d'infrastructure, le revenu réservé eût été fortement entamé, si même il n'avait pas disparu.

Car, dès 1882, la compagnie prévoyait qu'avec le maintien du *statu quo*, le revenu réservé ne permettrait pas, en raison de l'augmentation des charges, d'accroître le dividende.

D'une part, en conséquence, les actions auraient vu diminuer ou disparaître leur rémunération, d'autre part aucun déversement n'aurait pu être fait en atténuation des insuffisances du nouveau réseau qui, à part le prélèvement forfaitaire sur les produits nets de l'ancien, seraient restées en entier à la charge de la garantie de l'État.

Ce système ne serait praticable qu'avec la politi-

1. C'était alors revenir à peu près au système qui a prévalu en 1883.

que en vue de laquelle il avait été établi : concession des nouvelles lignes échelonnées sur une assez longue période pour ne les entreprendre que successivement et lorsque le régime des précédentes était suffisamment assis.

C'est ce que M. Buffet demandait au Sénat et il ne semble pas douteux que la prudence était de ce côté.

Mais enserré par ses engagements, l'État ne pouvait prendre ce parti. Pouvait-il songer à concéder les nouvelles lignes à une nouvelle société ? A les répartir entre plusieurs sociétés fermières ? A les faire exploiter par le réseau d'État ?

Il suffit de jeter un coup d'œil sur une carte pour voir immédiatement combien toutes ces solutions étaient impraticables.

Enchevêtrées dans les mailles du réseau d'Orléans, sans lien entre elles, ne formant pas un tout homogène et compact, ces lignes ne pouvaient pas donner lieu à une exploitation fructueuse. En revanche, elles auraient nui sérieusement à celle de la compagnie.

L'État était donc exposé à une double perte et du chef des nouvelles lignes, auxquelles il aurait bien fallu, dans une forme ou une autre, assurer un minimum de revenu, et du chef de la garantie accordée à la Compagnie d'Orléans, garantie qui eût été certainement accrue.

En réalité on ne pouvait hésiter qu'entre deux partis : ou la concession du réseau complémentaire à la compagnie, ou le rachat de celle-ci. Et c'est bien ainsi que la question se posa devant la Chambre.

Mais, ce rachat était-il possible? Était-il désirable? Une fois effectué à quel système d'exploitation s'arrêterait-on ?

Le ministre et le rapporteur des conventions ont pu dire que l'on ne trouverait pas une majorité pour le rachat et en fait ce n'est pas cette solution qui a triomphé malgré les tendances évidentes qui se manifestaient depuis 1876. Une fois de plus cette solution a été écartée. Il ne faut pas perdre de vue d'ailleurs que pour la plupart de ceux qui demandent le rachat cette opération comporte l'exploitation par l'État et l'on ne comprendrait pas bien que l'on rachète un réseau pour le concéder à une autre société. C'est la question du meilleur mode d'exploitation qui est engagée dans celle du rachat.

Or s'il est une matière où l'on doive avant tout ne rien préjuger et s'entourer des leçons de l'expérience, c'est bien dans l'exploitation des voies ferrées. Nous avons derrière nous un long passé et de son histoire il est légitime de tirer argument.

Que ce soit sous le Gouvernement de Juillet, que ce soit sous la République ou sous l'Empire, il est bon de constater que les mêmes arguments que l'on fait valoir aujourd'hui pour racheter les chemins de

fer, on les a présentés contre les compagnies concessionnaires.

Il faut remarquer aussi que les régimes qui se sont succédé tour à tour décentralisateurs et absolus, autocratiques ou démocratiques, ont finalement toujours donné la même solution au problème en cause. Et pourtant de valeur étaient les partisans de l'État, de valeur aussi furent les arguments qu'ils présentèrent, cependant la même solution a toujours prévalu.

Sous la monarchie de Louis-Philippe les tendances du gouvernement étaient plutôt étatistes et à chaque grande discussion sur les chemins de fer la question de leur régime a été longuement discutée ; cependant c'est le principe de la concession à l'industrie privée qui prévaut avec beaucoup d'entraves il est vrai.

Survient la crise de 1858, le gouvernement peut mettre les compagnies sous séquestre et reprendre leur exploitation, il ne le fait pas. Les droits acquis, les situations faites lui font craindre comme funeste une exploitation qu'il ne saurait rendre meilleure que les compagnies.

C'est enfin les négociations de 1878 à 1883 où l'on remarque le plus d'animosité contre les compagnies.

Le rachat des lignes secondaires, la nécessité d'en faire un réseau compact, tout semble pousser au rachat de l'Orléans. L'occasion est tentante et l'on

aboutit aux conventions de 1883 qui consolident la situation un peu ébranlée des compagnies, et aux conventions depuis lors successivement conclues et qui ont fini d'établir le régime financier actuel. A considérer cette répétition de faits toujours les mêmes, on peut à bon droit conclure que si les gouvernements successifs et à tendances si diverses ont préféré faire exploiter le réseau national par des concessionnaires plutôt que d'en laisser la charge à l'État c'est que les circonstances et l'expérience ont été plus fortes que la théorie.

Il y a là un argument historique dont on ne peut, semble-t-il, méconnaître la valeur.

Mais si l'on ne veut pas rester dans le *statu quo* il faut bien voir où l'on va et ne pas se leurrer sur les conséquences d'un premier acte. Le rachat d'un réseau ne peut être que le prélude du rachat de tous les autres.

Quelles que soient les déclarations des auteurs de la première opération qui serait engagée, quelles que soient même leurs intentions, la logique sera la plus forte et les raisons qui les auront guidés serviront à d'autres pour parachever leur œuvre.

En effet, il ne nous semble pas possible de trouver des raisons plausibles de la reprise d'une concession sans que les mêmes raisons militent pour le rachat des autres ; ou bien l'exploitation d'État est la meilleure en pratique, ou bien c'est celle des compagnies,

et si l'on trouve urgent de racheter un réseau, ce ne doit être que le premier pas dans la nationalisation de l'industrie du transport par voie ferrée.

Dans les circonstances présentes, étant donné les contrats qui régissent l'industrie des transports en France, serait-il opportun pour l'État, aurait-il avantage réel au point de vue financier à racheter un réseau?

Théoriquement son droit est indiscutable, il est inscrit au texte même du contrat, on ne peut donc que contester son opportunité et cela d'abord pour des raisons d'ordre purement financier (1).

Prenons pour exemple la Compagnie d'Orléans qui, quoique en bonne posture, a sur les bras une grosse dette vis-à-vis de l'État. Quel serait le résultat financier de l'opération?

La compagnie doit environ à l'État une somme totale, principal et intérêts, de 220 millions. Mais cette dette est plus que compensée par la valeur du matériel et des approvisionnements qui figurent au compte de 1906 pour 343.300.000 francs et dont

1. Une commission, instituée en 1882 au Ministère des Travaux publics pour étudier les conséquences du rachat général des chemins de fer, estimait que le résultat financier se traduirait par une insuffisance annuelle de 70 millions. L'addition, depuis cette époque, aux réseaux d'un grand nombre de lignes peu ou point productives, ne pourrait qu'aggraver encore ce déficit.

les nombreuses commandes de matériel neuf, locomotives, voitures et wagons relèvent singulièrement la valeur réelle. Il faudra verser à la compagnie jusqu'à la fin de sa concession une annuité minima égale au produit net constaté de la dernière année ou au minimum fixé par l'article 19 de la convention de 1883, pendant 49 années, en supposant que l'opération eût été faite au 1^{er} janvier 1907.

Au 31 décembre 1906 cette dernière annuité minima aurait été de 124.600.000 francs, montant des charges du capital et du dividende garanti. Il faudrait, il est vrai, déduire de là, le montant des charges de la partie des travaux complémentaires, que l'État devrait rembourser. Mais ce n'est pas sur les bases de ce minimum que l'indemnité serait réglée, le produit net de la dernière année ayant été supérieur à celui de toutes les années précédentes, c'est ce produit net qui serait la base de l'annuité. Il a été en 1906 de 134.400.000 francs.

En réalité, la compagnie pourrait demander, pour les lignes âgées de moins de quinze ans, à être remboursée de ses dépenses d'établissement, au lieu de l'être d'après le produit net. Mais si de ce chef l'annuité diminuait peut-être, l'État aurait à verser une grosse somme en capital.

De plus, il y aura à rembourser, dans les conditions indiquées par les conventions, une grande partie des travaux complémentaires exécutés depuis

moins de quinze ans et à la fin de 1906 ce remboursement eût dépassé 95 millions.

Ainsi le rachat se traduirait pour l'État par le versement d'une somme pouvant se compter par centaine de millions, pour l'excédent de la valeur du matériel et des approvisionnements sur le montant de la dette, pour le remboursement des dépenses d'établissement des lignes ouvertes depuis moins de quinze ans et de celles des travaux complémentaires exécutés dans le même délai et par le paiement d'une annuité dont nous avons donné l'importance.

Sans doute l'État encaisserait les produits nets, mais, en dehors de toute autre considération, il y aurait diminution des excédents actuels car, pour les lignes neuves dont il aurait remboursé la dépense en capital, les produits nets sont très généralement inférieurs aux charges. Le résultat serait donc en définitive onéreux pour l'État.

Si désavantageuse, lorsqu'il s'agit d'un réseau de prospérité moyenne comme celui d'Orléans, l'opération du rachat présenterait-elle quelque avantage s'il s'agissait d'un réseau obéré ?

Prenons pour exemple la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest ; sa dette en garantie principal et intérêts compris s'élève actuellement à plus de 400 millions ; la valeur du matériel et des approvisionnements n'étant que de 360 millions à la fin de 1906 ne compenserait pas cette dette ; cette différence

serait plus que comblée par le remboursement que l'État devrait faire des travaux complémentaires de moins de quinze ans.

L'État serait redevable à la compagnie d'une annuité égale au minimum garanti, puisque la compagnie a appelé tout le temps l'État en garantie et si le rachat se passait actuellement ce serait pendant quarante-sept ans que l'État devrait servir cette annuité.

Il est bon de remarquer en plus que cette compagnie n'a le droit à la garantie que jusqu'au 1^{er} janvier 1935 ; que si donc on rachète actuellement on consolide aux actionnaires leur revenu jusqu'à la fin de la concession et c'est une somme d'environ 200 millions dont on leur fait cadeau.

Il aurait en outre à payer en capital si la compagnie le demande, les lignes ouvertes depuis moins de quinze ans.

Que si au contraire l'État attend la fin de la concession pour exercer son droit de reprise, il aura, sans autres débours que la valeur du matériel, un réseau que, actuellement, il paierait très cher. Car avec l'accroissement normal des produits nets, la compagnie arriverait à rembourser sa dette vers la fin de sa concession.

Mais ce ne serait pas là les seules charges que le rachat ferait peser sur l'État. Il aurait, en effet, après avoir repris l'administration des réseaux, à faire face

aux dépenses des travaux complémentaires que le développement incessant du trafic rend de plus en plus lourdes.

De 1883 à fin 1907, la Compagnie d'Orléans a dépensé à ce titre, et en dehors des acquisitions du matériel roulant, moyennement 8 millions et demi par an. Dans les dernières années ces dépenses sont devenues beaucoup plus fortes encore. M. Barthou disait au Sénat dans la séance du 14 février 1908, que dans le cours de la seule année 1907 il a prescrit aux compagnies des travaux s'élevant à 83.000.000 de francs et autorisé ou prescrit des commandes de matériel roulant qui pour 1906 et 1907 montent à 436 millions. C'est donc plus de 500 millions de dépenses complémentaires qui ont été engagées dans ces deux dernières années et qui, déduction faite de la très faible part du réseau de l'État, incombent aux compagnies. Elles y feront face sans à-coups ; sans trouble pour le marché, par l'émission continue de leurs titres.

Si l'État se trouvait en possession de la totalité des voies ferrées, c'est au moyen d'emprunts publics qu'il devrait couvrir ces dépenses et il ne tarderait pas à se trouver aux prises avec les mêmes difficultés qu'en 1883.

Non seulement les compagnies trouveront par leur crédit personnel, étayé de celui de l'État, les sommes dont elles auront besoin pour les travaux complémentaires, mais elles les auront amorties à

la fin de leur concession, de même que celles qu'elles ont empruntées pour leurs dépenses d'établissement.

Cet amortissement est, chez elles, automatique ; il a toujours fonctionné même pendant la grave crise de la guerre franco-allemande et entre 1956 et 1958, le réseau français sera libre de toute charge du fait des travaux payés par les concessionnaires. Pour la Compagnie d'Orléans, même les titres émis avant 1883 devaient être tous amortis cinq ans avant l'expiration de la concession ; c'est depuis cette date seulement que la durée de l'amortissement a été étendue jusqu'au 31 décembre 1956.

On peut se faire une idée de l'importance de l'œuvre accomplie à cet égard par les compagnies en se reportant à une statistique publiée par M. Alfred Neymarck dans le *Rentier* (17 et 27 janvier, 7 février 1908).

Il en résulte qu'entre 1885 et 1908 les compagnies ont émis pour 4 milliards 345 millions d'obligations et ont amorti 3 milliards d'actions ou d'obligations.

Elles ont pu réaliser ces colossales opérations de crédit sans nuire à celles du Trésor, sans enrayer la hausse continue de nos fonds publics.

Une fois maître des réseaux, l'État amortira-t-il les dépenses d'établissement qu'il devra nécessairement y faire auxquelles même il sera vraisemblablement entraîné à donner plus d'importance que ne l'auraient fait les compagnies ?

Il suffit de voir l'insignifiance des sommes consacrées à l'amortissement de la dette pour être édifié sur ce qui se passerait. Le rachat serait donc, encore à ce point de vue, une cause d'augmentation sensible et continue de notre énorme dette publique.

Ce ne sont point là encore toutes les objections que soulèvent au point de vue financier le rachat et l'exploitation par l'État.

Le budget des chemins de fer serait-il rattaché au budget général? Cela ne va pas sans de nombreuses difficultés.

Au point de vue des dépenses, une entreprise commerciale a besoin de ne pas être gênée par les lenteurs et le formalisme administratif. Il faut que les dépenses soient faites à temps et que pour cela les crédits soient ouverts opportunément et avec toute l'ampleur utile.

Aussi a-t-on songé à doter le réseau de l'État de l'autonomie financière en lui permettant d'émettre des obligations pour le service des emprunts qui lui seraient nécessaires. Mais d'une part, s'il faut reconnaître qu'il n'est guère possible d'assurer autrement un fonctionnement convenable à l'administration des chemins de fer, il faut bien dire aussi que le contrôle du Gouvernement et du Parlement sur ce budget séparé deviendra bien difficile. D'autre part on aura doté ainsi l'exploitation d'État de tous les organismes qui la rendront absolument semblable aux

compagnies actuelles, à une différence près, mais qui est capitale : le manque d'intérêt à la gestion productive.

Si, pour bien exploiter, l'État est obligé de copier l'organisation des compagnies, on ne voit pas bien pourquoi il les remplacerait.

Quant aux recettes, si l'autonomie n'est pas accordée, et elle soulèvera de graves objections administratives, elles iront se fondre dans les recettes générales de l'État qui devra, sur les ressources budgétaires annuelles payer les insuffisances et qui consacrera les excédents s'il y en a, à l'équilibre de son budget, au lieu de les appliquer à l'amélioration du service, ainsi que cela se passe pour les autres monopoles. Mais est-il prudent de lier la fortune de l'État à une exploitation commerciale aussi étendue et qui, malgré tout, comporte des aléas, des années de dépression de trafic ?

M. Rouvier réclamait, et il avait raison, une cloison étanche entre l'État gouvernant et l'État industriel.

D'autre part, dans les périodes de détresse du Trésor la tentation de se procurer des ressources, par un relèvement des tarifs sera bien forte, au grand détriment de la stabilité si indispensable à ceux qui usent des chemins de fer. En Autriche-Hongrie, en Allemagne, après avoir abaissé les tarifs de voyageurs on a été conduit à les relever.

Enfin l'État est maître de l'époque à laquelle il rachètera les concessions, c'est de lui seul qu'elle dépend. S'il la choisit de façon à ce que l'opération lui soit avantageuse, c'est-à-dire s'il rachète à un moment de dépression des recettes réduisant notablement la moyenne des produits nets sur laquelle est calculée l'annuité de remboursement, il lésa les intérêts des actionnaires, intérêts d'autant plus respectables que les actions elles-mêmes des compagnies de chemins de fer sont aujourd'hui réparties entre un très grand nombre de porteurs.

Sans doute pour les compagnies qui jouissent de la clause de l'annuité minimum comprenant les charges du capital et le dividende garanti, la perte des actionnaires sera limitée ; elle n'existera pas moins.

Le droit de l'État est incontestable, mais peut-il en user au détriment des intérêts particuliers s'il ne démontre pas jusqu'à l'évidence qu'un intérêt public est en jeu ?

Or, nous venons de voir qu'au point de vue financier, tout ou moins, le rachat et l'exploitation par l'État ne peuvent avoir que de graves inconvénients.

S'il procède à l'opération, au contraire, après des années prospères, elle sera onéreuse pour lui et on aura favorisé des intérêts particuliers aux dépens de la masse des contribuables.

Il semble donc qu'à user de son droit l'État n'a que le choix des difficultés.

Mais, en dehors du point de vue financier, ne peut-on trouver des raisons qui militent en faveur des partisans du rachat ? Cette face du problème s'écarte notablement du sujet spécial de notre étude. Nous ne pouvons néanmoins nous dispenser d'en dire quelques mots.

Une des principales raisons que l'on invoque de nos jours pour justifier le rachat est que l'État, maître des tarifs pourra les abaisser en les unifiant et rendre ainsi le commerce plus facile par la simplification des tarifs et leur bas prix et contribuer au bien-être général.

On peut à juste titre craindre de ne pas voir se réaliser un avenir aussi beau et pour cela il suffit de l'exemple des pays étrangers, de l'Allemagne en particulier, où pareille promesse avait été faite pour faire voter au Parlement le rachat général des chemins de fer.

Ce qu'il en est résulté était facile à prévoir ; non seulement les tarifs n'ont pas été abaissés, mais on a même proposé l'an dernier de les relever ainsi que nous venons de le dire plus haut.

C'est en effet une ressource toute trouvée pour un ministre des Finances, que les recettes domaniales ; c'est autant de moins à demander à l'impôt et tout gouvernement qui jouit ainsi d'un monopole a plus de tendance à relever les tarifs qu'à les abaisser.

Même en temps de prospérité cet abaissement ne

pourrait se faire, car l'État m'abandonnera jamais de gaieté de cœur une partie sûre de ses recettes. Nous verrions donc se reproduire ce qui s'est passé précédemment pour le timbre-poste(1) et les tabacs, à moins que chose plus, dangereuse encore, il ne comprime les dépenses jusqu'à rendre le service déplorable et s'acculer à la nécessité d'un effort financier soudain, énorme, hâtif et donc beaucoup plus dispendieux, comme il est arrivé pour les dépenses militaires, il n'y a pas longtemps encore.

Et pour étayer ce que nous avançons, nous rappellerons l'information suivante parue dans la presse.

« Dans une note du 28 janvier 1907, adressée à la Commission du Sénat, M. Barthou, répondant à l'objection des charges financières qu'imposerait le rachat de l'Ouest, déclare qu'il n'est nullement indispensable de reviser immédiatement en cas de rachat, des tarifs qui sont actuellement acceptés par les populations intéressées. »

Ainsi donc la tendance du gouvernement serait de maintenir les tarifs en vigueur ; cela résulte bien de la note ministérielle et les populations qui compaient sur l'État pour abaisser ces tarifs seront donc leurrées dans leur espoir. Et contre cette unification des tarifs tant réclamée, M. Barthou invoque une autre raison bien symptomatique. « On ne pourrait pas,

1. Le timbre à 0 fr. 10 aujourd'hui, antérieurement avait été élevé à 0 fr. 25 à la suite de la guerre de 1870.

dit-il, remanier si aisément les tarifs. C'est ainsi, par exemple, que l'extension au réseau de l'Ouest du tarif applicable au bétail sur le réseau d'État comporterait une diminution annuelle de 3 millions de francs, laquelle profiterait tout entière aux éleveurs de la région normande au détriment de ceux de la Vendée.»

Ainsi donc, nous verrons renaître les tarifs différentiels d'une nature spéciale, suivant que la région desservie appartenait au réseau primitif de l'État, ou au réseau d'une compagnie rachetée ; et pourtant de tous temps on s'est élevé contre toutes espèces de tarifs différentiels et surtout contre ceux de cette nature.

De plus, une autre raison qui ressort de cette déclaration est que l'État perdrait de ce coup une recette de 3 millions. Qu'importent les besoins et les désirs du commerce pourvu que soit bonne la rentrée dans les caisses du Trésor.

Au surplus, dans un pays comme le nôtre où le pouvoir parlementaire est en définitive souverain, on peut craindre que l'intrusion des influences politiques ne fasse souvent régner l'arbitraire dans cette question des tarifs où le point de vue commercial devrait seul être envisagé (1).

1. Pour les chemins de fer de la Prusse, le dernier bilan se chiffre par un déficit de 100 millions de marks, dû en partie au mauvais rendement du nouvel impôt sur les billets, établi pour raisons fiscales (Chambre prussienne, séance du 13 janvier 1908, déclaration de M. DE BREITENBACH, *ministre des Travaux publics*).

Soulevant de graves inconvénients au point de vue financier et à celui des tarifs, l'administration d'État donnera prise à de graves critiques au point de vue de l'exploitation technique.

Un argument toujours présenté a été que le régime étatiste, ne faisant pas les économies exagérées de personnel et de matériel que l'on reproche tant aux compagnies, aurait une exploitation beaucoup plus régulière et atténuerait beaucoup les retards de trains.

Entre bien d'autres faits, une lettre récente du sous-secrétaire d'État des Postes et Télégraphes nous éclairera à ce sujet. Voici ce qu'il écrivait dernièrement à M. Mascuraud :

Monsieur le Sénateur,

« En réponse à votre lettre du 25 décembre dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître que les
« retards éprouvés par le courrier de Paris à destination de Rochefort-sur-Mer sont exclusivement
« imputables à l'administration des chemins de fer
« de l'État.

« Ils sont la conséquence d'irrégularité dans la
« marche du train-poste de Paris à Niort qui manque parfois la correspondance à la gare de cette
« dernière ville avec le train devant lui faire suite
« sur Aigrefeuille et Rochefort.

« Toutefois, en raison de l'importance des intérêts

« en jeu, et bien que l'exécution du service postal en
« éprouvera certaines difficultés, j'ai prescrit à titre
« exceptionnel des dispositions pour qu'à partir du
« 16 janvier courant, toutes les correspondances des-
« tinées à la ville de Rochefort soient dirigées par la
« voie Orléans, Tours, Poitiers ce qui garantira la
« régularité de la transmission.

« Agréez, Monsieur le Sénateur, etc... »

Signature (1).

Il est bon de constater que pour assurer la régularité d'un service de l'État, celui-ci soit obligé de recourir à une compagnie particulière dont on accuse si souvent la mauvaise exploitation. On ne pouvait mieux prouver l'insuffisance de l'État, pour ne pas dire son incapacité industrielle ; et quand un ministre avoue cette impuissance on est en droit d'en prendre acte contre les partisans de l'étatisme industriel.

Nous avons fait allusion plus haut à la compression possible des dépenses dans les années de gêne et nous avons rappelé aussi qu'en tout temps le formalisme administratif a pour conséquences que les dépenses ne sont pas faites à temps et cela peut avoir des conséquences fort graves.

Nous nous gardons certes de faire la moindre allusion à l'accident des Ponts-de-Cé, l'événement est

1. Extrait du journal *Le Temps*, en date du 18 janvier 1908, par le *Journal des Transports*, du 25 janvier.

relativement trop récent et encore trop mal connu dans ses causes, pour qu'on en puisse faire état, on pourrait nous taxer de partialité; néanmoins il est à constater que les travaux de réfection ne vont pas vite dans l'administration et que depuis six mois, les voyageurs se servent d'une vieille diligence, le service n'étant encore assuré que par transbordement.

Si pareil fait se passait dans une compagnie particulière, on ne manquerait pas, à juste titre du reste, d'accuser sa négligence. Mais quand nous parlions de compression de dépenses nous avons surtout en vue les commandes de matériel.

Dans son rapport à la chambre de commerce de Paris M. Lefèvre donne le tableau suivant indiquant l'effort fait, par chaque compagnie, pour l'amélioration de son matériel (1).

Réseaux	NOMBRE DE WAGONS		En plus
	Au 31 décembre 1901	Au 31 décembre 1905	
NORD	61.850 wagons	65.340 wagons	3.490
EST	33.222 »	34.887 »	1.665
OUEST	26.274 »	27.596 »	1.322
ORLÉANS	30.303 »	32.818 »	2.515
MIDI	24.005 »	25.341 »	1.336
ETAT	13.239 »	13.258 »	19

1. Cité par l'*Actualité financière* du 31 janvier 1908; *Transport*, 18 janvier, page 29.

Ainsi donc, pendant cette période de quatre années, alors que les compagnies augmentaient leur matériel dans d'assez fortes proportions, que celle qui donnait le moins augmentait son effectif de 1.322 wagons, l'État n'accroissait le sien que de 19.

Il y aurait encore, au point de vue de l'exploitation technique, un autre argument à faire valoir contre l'exploitation d'État ; c'est le taux élevé de son coefficient d'exploitation.

On sait que l'on appelle ainsi le rapport existant entre les dépenses et les recettes d'exploitation. Or, si l'on met à part, dans le réseau d'Orléans, les lignes de Paris à Bordeaux, de Tours à Nantes et d'Orléans à Bourges et à Limoges, qui ont un trafic exceptionnel, on trouve pour 1906 un coefficient d'exploitation atteignant à peine 60 0/0. Il est sur le réseau d'État de plus de 72 0/0.

On voit donc par la comparaison de ces deux chiffres que l'exploitation étatiste est bien loin d'être économique.

Mais cette exagération de dépenses est-elle spéciale à la France où l'on a calqué l'administration du réseau d'État sur celle des compagnies ? Il n'en n'est rien, on peut dire que cette situation est un apanage des exploitations d'État. Jetons un regard chez nos voisins et sans aller bien loin, regardons la Belgique, nous y verrons que même plainte est portée contre le monopole des chemins de fer.

La Chambre belge des représentants vient d'être saisie d'un rapport de M. Hubert sur les chemins de fer belges pour 1907-1908. Au rapport nous emprunterons la citation suivante :

« Il est impossible de terminer ce rapport sans
« attirer la très sérieuse attention de la Chambre sur
« les résultats de l'exercice écoulé et de celui en
« cours. Elle trouvera ces résultats dans les tableaux
« annexes mis à jour jusqu'en novembre 1907.

« Elle verra que le coefficient d'exploitation qui était
« de 60,03 en 1904 est monté à 62,60 en 1905, à 64,07
« en 1906, qu'il est approximativement de 68,61 en
« 1907, et, si l'on tient compte que, dans le présent
« budget, il y a une prévision de 23 millions de
« dépenses supplémentaires, contre une augmenta-
« tion de recettes présumées dans le budget des voies
« et moyens de 16 millions, on en conclut que 1908
« ne verra pas l'arrêt de cette marche ascendante.

« C'est là une situation très grave, car si un chan-
« gement n'intervient pas, nous serons dans la situa-
« tion suivante : ou faire payer par l'impôt un déficit
« de plus en plus important d'un service public ou
« augmenter les tarifs, ce qui, dans la situation actuelle
« pourrait être désastreux pour l'industrie et par con-
« séquent pour la classe ouvrière. »

Et cette situation faite à l'État exploitant se comprend très bien ; il n'a pas d'intérêt à bien exploiter pour cette bonne raison qu'il ne songe pas à amortir

son capital et qu'en second lieu il n'agit jamais comme un particulier qui proportionne ses dépenses à ses recettes, tandis qu'il proportionne ses recettes à ses dépenses.

Et du reste un État à une durée de vie pour ainsi dire illimitée, rien ne le force à restreindre ses dépenses pour amortir les emprunts qui y ont fait face, et même souvent il arrivera à les consolider.

De plus, il lui est bien facile, nous l'avons dit plus haut et l'exemple de la Prusse est là pour le prouver, de confondre le budget des chemins de fer dans celui de l'État et sa dette avec la dette publique. Cette combinaison présente l'avantage d'abord de déguiser plus facilement les augmentations de dépenses et d'un autre côté de pouvoir dissimuler la charge de la dette en la faisant considérer comme productive de revenus.

A supposer même que le monopole des chemins de fer ait son budget spécial, autonome, il y aura encore danger pour le contribuable, car on aura recours aux crédits supplémentaires pour dépenses non susceptibles d'évaluation. Dans ce chapitre on pourra faire rentrer tous les déficits de l'exploitation et de crédits supplémentaires en crédits supplémentaires on en arrivera à demander par l'emprunt ou par l'impôt un lourd surcroît de charges aux contribuables.

Quant aux dépenses faites au chapitre de la garan-

tie d'intérêt, elles auront simplement changé de dénomination.

Qu'un réseau exploité par l'industrie privée ait à un moment quelconque de son existence besoin de recourir à la garantie, l'État, quand il aura repris le réseau, n'évitera pas les insuffisances puisque, nous l'avons déjà vu, les produits nets des lignes qu'il aura rachetées à leur prix d'établissement ne pourront généralement pas faire face aux charges de ce capital. De ce chef seul, il sera dont en état d'infériorité et les considérations qui précèdent donnent lieu de craindre que cette infériorité ne soit aggravée encore par un vice inhérent au système.

De plus, pour certaines compagnies, comme nous l'avons vu pour l'Ouest, l'État peut être exposé à payer deux fois ces insuffisances jusqu'à la fin de la concession.

En maintenant le régime actuel, elles ne seraient pour l'État qu'une avance productive d'intérêts et remboursable principal et intérêts, dans un délai plus ou moins long, même pour la compagnie la plus obérée. Mais après le rachat l'État parera à ces déficits d'exploitation par l'impôt, si cela lui est possible, sinon par l'emprunt et dans les deux cas ces dépenses pèseront indéfiniment sur les contribuables, l'emprunt ne devant, selon toute probabilité, être amorti qu'à bien longue échéance, s'il l'est jamais.

Il est bon de remarquer aussi que les retards dans

les livraisons et les expéditions de marchandises, dans la livraison des wagons, ne sont pas un apanage des sociétés particulières. Les plaintes sont nombreuses, des encombrements, des retards et de la pénurie du matériel sur le réseau d'État, je n'en donnerai pour preuve que l'intervention à la tribune de la Chambre de M. Modeste Leroy, dans une interpellation récente ; il a cité un article d'un journal énumérant les critiques les plus vives à ce sujet contre ce réseau, et cet article émanait d'un député cependant très partisan de l'exploitation par l'État.

Il est vrai que dans un article du *Matin* du 14 janvier 1908, relatant une interview de M. Barthou, ministre des Travaux publics, on constate que des plaintes peuvent bien être relevées contre le chemin de fer de l'État, mais que dans ces temps de crise du transport, elles ont été moindres que celles produites sur les réseaux privés, surtout sur celui dont l'exploitation est si sujette à caution, l'Ouest.

Et pour le démontrer on dit que, vu l'étendue respective de chacun des réseaux, il n'a été relevé que 38 plaintes contre 100 arguées contre l'Ouest. Il ne semble pas que l'on puisse équitablement prendre la longueur du réseau comme base du pourcentage des plaintes portées contre lui ; il nous semblerait plus logique de considérer le trafic respectif des deux réseaux en question ; il est vrai qu'alors la comparaison n'est plus à l'avantage de l'État.

Et l'on ne peut raisonnablement espérer que, lorsque le réseau national sera en entier entre ses mains, la situation s'améliorera. Ce sont des crises qui ont amené les encombrements sur tous les réseaux français et étrangers, c'est le manque de matériel qui a empêché les compagnies de faire face aux demandes de wagons, qu'elles ne pouvaient normalement pas prévoir si nombreuses.

L'État fera-t-il mieux que n'ont fait les entreprises privées, il est permis de rester sceptique en constatant d'après le tableau de l'augmentation du matériel (wagons) que tandis que l'Ouest augmentait son effectif roulant de 1.322 wagons, l'État ne l'augmentait que de 19.

Dira-t-on que des exemples tirés de ce qui se passe sur le réseau d'État français ne sont pas probants, que ce réseau enserré et comme étouffé entre deux réseaux privés concurrents n'est pas dans une situation normale ?

Les exemples tirés de l'étranger viendront à l'appui de notre thèse.

Voyons ce qui se passe en Italie, où le rachat des chemins de fer est récent. Voici ce qu'on pouvait lire dans le *Giornale dei Trasporti* du 22 décembre 1907 :

« Le Disservizio Italien,

« Un document précieux pour quiconque porte
« intérêt à notre industrie et à notre commerce, c'est

« le rapport du secrétaire général de la Chambre de
« commerce de Bologne sur les conditions faites ac-
« tuellement au commerce et à l'industrie par les
« chemins de fer de l'État.

« La Chambre de commerce de Bologne, ce grand
« centre d'affaires et de voies ferrées, avait chargé
« son secrétaire d'une enquête sur ces conditions ;
« elle reçut son rapport le 22 décembre et le discuta
« aussitôt, d'où résulte le vote de la motion suivante :

« La Chambre de commerce et des métiers de Bo-
« logne,

« Considérant que le service des chemins de fer,
« surtout en ce qui concerne le mouvement des mar-
« chandises, continue à fonctionner au milieu d'une
« désorganisation et d'une insuffisance déplorables ;

« Considérant que le manque de wagons et les
« fréquentes suspensions du service d'embarquement
« dans les diverses stations, sont des atteintes direc-
« tes à toutes les industries et au commerce, au point
« que, tandis que les commerçants demandent des
« marchandises, les établissements industriels sont
« obligés de suspendre leur production, soit par
« manque de combustibles ou de matières premiè-
« res, soit par encombrement de produits que l'état
« défectueux des moyens de transport les empêche
« d'expédier ;

« Considérant que cet état défectueux non seule-
« ment ne s'améliore pas, mais empire quotidienne-

« ment, au point que le commerce bolonais se voit
« soumis, à l'époque même des affaires, aux consé-
« quences de la suspension des chargements dans
« toutes les stations qui transitent avec Bologne, et
« ce, pendant *dix jours consécutifs*, délai énorme et
« qui n'avait jamais été imposé auparavant, même
« dans les cas les plus graves ;

« Considérant que ce désarroi grandissant est at-
« testé par la grande majorité des Chambres de com-
« merce du royaume, comme il appert de leurs ré-
« ponses à l'enquête en question ;

« Considérant que l'augmentation du trafic, si
« fréquemment invoquée comme excuse à ce lamen-
« table désordre, n'est pas ni ne peut être telle qu'on
« ne puisse y faire face ;

« Proteste vivement contre un pareil état de cho-
« ses, dommageable à la vie commerciale et désho-
« norant pour le pays ; etc, etc. »

Au cours de l'année dernière, d'ailleurs, les com-
pagnies françaises ont reçu à maintes reprises, l'avis
de suspendre tout transport sur l'Italie, pendant
des délais qui ont varié de huit à quinze jours.

En Allemagne également, la situation à cet égard a
été plus défavorable qu'en France. Dans la *Revue
politique et parlementaire* du 10 mai 1907, on peut
lire ceci, sous la signature de M. C. Colson :

« En Allemagne, dans le pays modèle des exploita-
« tions d'État, les plaintes sont générales et le minis-

« tre des Travaux publics de Prusse a été obligé,
« dans la discussion du budget, d'en reconnaître le
« bien fondé. Le manque de wagons provoque les
« protestations de plusieurs députés. M. Hilbeck,
« national-libéral, a évalué l'insuffisance du nombre
« des wagons dans le district de Ruhr, en 1906, à
« 200.000, soit environ 2 millions de tonnes de
« houille transportées en moins, ce qui représente
« une perte de salaires de 6 millions de marks, une
« perte de 14 millions de marks pour la mine, de
« 3.600.000 marks pour le chemin de fer et de
« 1.500.000 marks pour l'impôt. »

« Pour l'année 1907-1908, la situation ne s'est pas
« améliorée ; pendant la semaine du 20 au 27 juin,
« les ateliers métallurgiques ont vu leurs demandes
« de longues voitures pour le transport des rails ré-
« duites de 52 0/0 (1) ; en octobre beaucoup de char-
« bonnages arrêtent par pénurie de matériel, leur
« exploitation temporairement (Dépêche d'Essen à
« l'*Information* du 21).

« Pendant les mois d'octobre et novembre, on
« constate une réduction de 9 0/0 aux demandes des
« bassins de la Ruhr. »

En Belgique même chose se passe ; les marchan-
dises à expédier par les lignes belges sur les frontiè-
res de Sterpenich d'Athus, de Renonchamps et de la

1. *Journal des Transports* de janvier 1908.

Morteau ne sont pas acceptées à partir du 30 janvier 1907 pendant un délai, primitivement de quarante-huit heures, puis de quatre-vingt-seize heures.

Le *Moniteur des intérêts matériels* (1^{er} février 1907) cite des laminoirs qui ont manqué certains jours jusqu'à 200 wagons de 10 tonnes, des hauts fourneaux sur le point d'être arrêtés faute de coke ou de minerai.

Nous n'avons donc rien à envier sur ce point à nos voisins de Belgique ou d'Allemagne ; les réseaux d'État n'ont pas fait mieux que nos compagnies françaises ; on peut même dire que la situation créée par eux a été pire que chez nous.

A supposer même que l'exploitation y eût été aussi bonne, il reste un inconvénient capital à l'exploitation d'État qui porterait le plus grand tort à notre commerce et à notre industrie, je veux dire l'absence de responsabilité et donc de recours efficace contre les fautes imputables aux chemins de fer.

Et en effet, comme disait M. Modeste Leroy à la Chambre, les plaintes sont nombreuses contre l'État et aucune n'aboutit, c'est la conséquence logique de ce fait que l'État se trouve à la fois juge et partie.

Quant au contrôle, ajoutait-il, il est inutile de compter sur lui pour faire aboutir une plainte ; on trouve actuellement à la Chambre, — voyez les discours de M. Bourrat, — que le contrôle des compagnies privées par l'État est pour le public une garantie illusoire.

Que dira-t-on alors du contrôle lorsqu'il sera

exercé par l'Etat sur lui-même ; il est à craindre que le public ait encore moins de garantie que dans le régime actuel.

Pour nous édifier du reste, voyons encore ce qui se passe à l'étranger.

Lorsqu'un particulier, en France, a subi un préjudice quelconque dans la livraison d'un wagon, d'une marchandise, il peut récupérer en argent, la valeur de ce préjudice en attaquant la compagnie responsable devant les tribunaux compétents.

En Allemagne, le public se trouve singulièrement désarmé contre les dommages qui peuvent résulter pour lui d'une mauvaise exploitation de chemins de fer.

En effet, le règlement de transport n'établit pas de délai pour la fourniture du matériel ; le chemin de fer (article 56) est seulement tenu de payer à l'expéditeur, lorsque celui-ci n'a pas été mis en temps utile en possession des wagons qui lui avaient été promis, une indemnité égale au montant du droit de stationnement.

Mais cette promesse doit résulter d'un engagement écrit que les agents ont l'ordre formel de ne donner que quand le matériel demandé est disponible en gare, ce qui revient à refuser, en pratique, toute indemnité aux intéressés.

L'article 63 du même règlement institue du reste des délais supplémentaires de livraison aux époques de trafic extraordinaire ; ce même article autorise

les chemins de fer à n'accepter les expéditions qu'autant que le transport en pourra être immédiatement effectué.

Autrement dit, c'est l'arbitraire pur et simple, la volonté du gouvernement qui est seule la règle, et cela sans recours possible contre l'État du fait du préjudice causé.

En Belgique, pour éviter les encombrements, dans les premiers mois de 1899, on ferme au trafic toutes les gares pendant quarante-huit heures ; les recours formés contre le directeur des chemins de fer restent sans résultat. En ce qui concerne les retards dans les livraisons de wagons, le public n'a aucun recours contre l'administration ; aucune indemnité n'est due, même en cas de déclaration d'utilité à la livraison, si le retard ou le refus de la livraison provient d'un cas fortuit ou d'un cas de force majeure : et en Belgique est considérée comme tel la circonstance que les transports ont excédé le trafic normal. Là encore, aucun recours n'est ouvert contre l'administration dans les cas où le public aurait le plus besoin de les introduire.

Du rapport à la Chambre de commerce de Bologne qui nous citions plus haut, il appert que le service des chemins de fer « continue à fonctionner au milieu d'une désorganisation et d'une insuffisance déplorables ». Et à la fin, au sujet de la responsabilité de l'Etat, au sujet des plaintes et des recours

introduits contre son administration, le rapport constate l'inutilité des demandes faites.

« Les réclamations verbales et écrites, individuelles et collectives adressées à la direction générale des chemins de fer en vue d'obtenir remède aux nécessités les plus immédiates, aux abus les plus criants, n'ont été que voix perdues dans le désert. Le gouvernement reste muet et immobile, la direction générale promet, promet sans cesse. Bref, beaucoup de vent et peu de pluie. »

Ainsi donc on peut bien dire que la responsabilité toute morale de l'État, au point de vue des chemins de fer, est une illusion, n'est qu'un mot et mieux vaut encore la responsabilité pécuniaire d'une compagnie privée. Le régime français sur ce point répond bien, il nous semble, à cet intérêt primordial du client des chemins de fer, avoir devant lui un être responsable et contre qui il pourra réclamer une indemnité pour les dommages à lui causés pour son transport ou celui de ses marchandises.

Du reste, les intéressés les plus directs ont fait connaître leur opinion par leurs organes naturels. L'immense majorité des Chambres de commerce s'est prononcé contre le rachat et l'exploitation par l'État, tout en reconnaissant et en critiquant parfois très vivement les imperfections du système actuel, et cette question de la responsabilité a été pour beaucoup dans la décision de ces assemblées.

CONCLUSIONS

En résumé, grâce aux conventions successivement passées avec la Compagnie d'Orléans, on a pu établir un réseau qui dépasse aujourd'hui 7.600 kilomètres. L'État, il est vrai, y a coopéré pour une large part. En dehors des subventions en argent qu'il a données sous l'empire des contrats de 1859, et qui se sont élevées à 167.000.000 de francs, il a exécuté les travaux d'infrastructure d'un certain nombre de lignes, telles que Orléans à Bordeaux, Tours à Nantes, Orléans à Saincaize et Limoges, avant 1859 et celles de l'article 3 des conventions de 1883 ; on peut estimer qu'en somme il a déboursé un capital de 1.200.000.000.

Mais pendant le même temps, la compagnie dépensait pour le même objet près de 1.800.000.000 de francs.

Sans doute la contribution de l'État dans les dépenses de construction des lignes comprises dans le dernier contrat a été beaucoup plus large que dans le régime antérieur.

Néanmoins la compagnie à encore pris à sa charge une somme de près de 300.000.000 de francs et, nous l'avons vu, est venue en aide à l'État, d'abord par le remboursement anticipé de sa dette de 209.000.000 et ensuite en lui faisant, pour l'exécution des travaux, des avances qui s'élèvent aujourd'hui à 256.000.000 de francs.

D'ailleurs les lignes en question ayant un trafic en général de minime importance, il était légitime d'alléger la participation de la compagnie dans leur établissement.

On remarquera ici que le capital engagé par l'Etat n'est pas sans rémunération.

Nous ne parlerons point des bénéfices indirects que valent au pays les chemins de fer et qui sont considérables ; il en eût profité dans une plus ou moins grande proportion, quel que fût le régime d'exploitation.

Mais l'État en retire des bénéfices directs, dont une grande partie tout au moins lui eût échappé s'il s'était fait constructeur et exploitant, par la perception des impôts sur les titres des chemins de fer (droits de timbre, droits de mutation, impôts sur les coupons) et des impôts sur les transports, par les

réductions de prix accordées pour les transports des personnes ou des choses relevant d'un certain nombre de ses administrations.

En 1906, les profits que l'exploitation du réseau d'Orléans a ainsi procurés au Trésor se sont élevés à 46.586.000 francs en les évaluant sur les bases que l'Administration a fixées elle-même.

Cette somme se décompose ainsi :

Impôts sur les transports. .	16.116.000 francs
Impôts sur les titres. . . .	9.196.000 —
Taxes diverses sur les matières imposables créées par le chemin de fer.	2.011 000 —
Économies réalisées sur le transport des militaires et ma- rins, des postes, des agents des contributions indirectes et des douanes et du matériel de guerre.	19.263.000 —
Total	<u>46.586.000 francs.</u>

Cela représente près de 4 0/0 du capital engagé par l'État.

En 1906, la somme affectée au paiement du dividende et à l'amortissement des actions a été, déduction faite des produits du domaine privé, de 34.238.000 francs. L'État a donc reçu pour sa part 12.000.000 de francs de plus que les actionnaires.

D'autre part la compagnie est entrée largement dans la voie du remboursement de sa dette. On ne saurait être trop prudent dans les prévisions que l'on peut faire sur l'époque de sa libération. Cependant on peut dire qu'un accroissement moyen annuel du produit net de 1.500.000 francs à partir de l'année où le reversement a dépassé le montant des intérêts (1905) suffirait pour que le remboursement fut achevé, environ dans une vingtaine d'années.

Or, de 1885 à 1906, le produit net a augmenté de 45.000.000 de francs ; l'accroissement moyen annuel a donc été de 2.000.000 de francs dans cette période.

On peut ainsi raisonnablement espérer que, s'il ne se produit pas de crises trop prolongées ou de causes permanentes d'affaïssement des recettes, l'époque de la libération définitive de la compagnie n'est plus éloignée.

L'État rentrera donc dans ses avances et le 1^{er} janvier 1957, il prendra possession du réseau sans autre débours que la valeur du matériel roulant et des approvisionnements.

Le régime financier qui a produit de pareils résultats est donc amplement justifié par ses conséquences mêmes.

Le régime de la construction et de l'exploitation par l'État eût-il fait mieux ?

De cette étude nous sommes fondés à conclure

que, au point de vue de la construction l'Etat n'eût pu arriver au bout de sa tâche par ses propres forces et que, quelque spécieux que soient les arguments présentés en sa faveur, il est, comme industriel, inapte à servir sa clientèle par ce triple motif qu'il n'est pas incité à une exploitation productive par l'aiguillon de l'intérêt personnel, que dans les profits de son monopole, il sera tenté de chercher avant tout des ressources pour son budget, dont les dépenses vont croissant, qu'enfin son absence de responsabilité ne garantit en rien les clients de l'industrie du transport contre les préjudices qu'il leur pourrait causer.

Il nous est permis légitimement d'ajouter que, si la question se pose pour un pays neuf, de savoir si la meilleure exploitation sera faite par l'État ou par des compagnies concessionnaires, elle devient tout à fait oiseuse quand il s'agit d'un pays tel que la France, où la situation depuis longtemps n'est plus entière ; du moment que le rachat des concessions s'impose pour la nationalisation des chemins de fer, le maintien du *statu quo* jusqu'à la fin des concessions est la solution la plus raisonnable.

Nous avons essayé de montrer que le rachat, même d'une compagnie obérée, serait une opération tout à fait désastreuse pour les finances publiques.

Mieux vaut donc attendre cinquante ans (qu'est ce délai dans la vie d'une nation ?) et entrer en pos-

session des chemins de fer moyennant la dépense minimum résultant des stipulations du cahier des charges.

On a beaucoup critiqué les conventions intervenues en 1883, entre l'État et les grandes compagnies de chemins de fer ; certes nous pensons bien qu'elles peuvent présenter certains défauts comme tout ce qui émane d'une institution humaine.

Néanmoins, nous croyons avoir montré combien il est injuste d'accuser les compagnies d'avoir profité de leur situation afin d'en retirer de très avantageuses stipulations.

Rappelons-nous aussi, que si en temps de prospérité de l'État on critique aisément les compagnies de chemins de fer, on est très heureux en temps de crise de trouver leur appui. C'est ainsi qu'en 1882, le 3 0/0 amortissable était à 78 francs, l'État se voyait acculé à la nécessité d'ajourner l'exécution de ses promesses ; les compagnies ont accepté la lourde charge d'être son banquier pour lui permettre de continuer l'exécution du plan Freycinet et d'assumer l'exploitation de lignes longtemps improductives, parce que traversant des contrées pauvres, et c'est grâce à leur concours que maintenant la France est dotée d'un réseau si complet de chemins de fer.

Peut-on trouver excessifs les avantages qu'on leur accorda en compensation de ces importants sacrifices ? Nous croyons pouvoir dire au contraire que les

conventions, qui ont établi le régime financier actuel, sont loin de mériter le qualificatif de « scélérates » qu'on leur accole souvent : car elles ont été plus avantageuses pour l'Etat que pour les compagnies.

Vu : le Président de la thèse
BERTHELEMY

Vu : le Doyen :
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris
L. LIARD

BIBLIOGRAPHIE

- A. PICARD. — Les chemins de fer français. Étude historique de l'origine à 1883.
— Traités des chemins de fer.
COLSON. — Transports et tarifs.
BLOCK. — Dictionnaire d'administration.
FUZIER-HERMANN. — Répertoire (au mot: Chemins de fer).
RICHARD DE KAUFFMANN. — Eisenbahn politik Frankreichs.

Documents parlementaires

- J. PLICHON, député. — Rapport présenté au nom de la Commission du budget, pour le budget de 1901.
A. BERTHELOT, député. — Rapport présenté au nom de la Commission du budget, pour le budget de 1902.
MILLIÈS-LACROIX, sénateur. — Rapport du 24 mars 1904, au nom de la Commission des finances.
Rapports aux assemblées des actionnaires de 1852 à 1907.
Texte des conventions de 1857 à 1893; texte du cahier des charges.
Pièces officielles concernant les travaux de parachèvement et de gares d'attache.
Pièces officielles concernant le procès de 1894.

Pièces officielles concernant le paiement de la part contributive de la compagnie au travaux de superstructure.

Pièces officielles concernant les avances en travaux et en argent faites par la compagnie à l'État.

Pièces officielles concernant le règlement de la dette de garantie antérieure à 1883.

Pièces officielles concernant le règlement de la soulte prévue à l'article 5 des conventions de 1883.

Pièces officielles concernant la situation actuelle du compte de garantie.

Pièces officielles concernant la concession de la ligne à voie étroite du Blanc à Argent.

Documents divers

Convention d'avril 1897 entre l'État et la Compagnie P.-L.-M
Journal officiel, années 1883, 1899, 1902 et 1904.

Journal des transports, année 1908 (janvier et février).

Actualité financière, année 1908 (janvier).

Annales des Ponts et Chaussées, années 1894, 1895 et 1896.

Bulletin mensuel de la Fédération des industriels et commerçants français, n° 39 de décembre 1906 et n° 40 de janvier 1907.

